УКРАИНА
№1 (46) ЯНВАРЬ 2009 WWW.UZR.COM.UA

За рулем

СИМВОЛЫ ПЕРЕМЕН

» 10

FIAT ALBEA
RENAULT SYMBOL
PEUGEOT 206

Аэрообвес не просто мода! » 80

Липучки против шиповок » 50

S4 Avant, мирный агрессор » 28

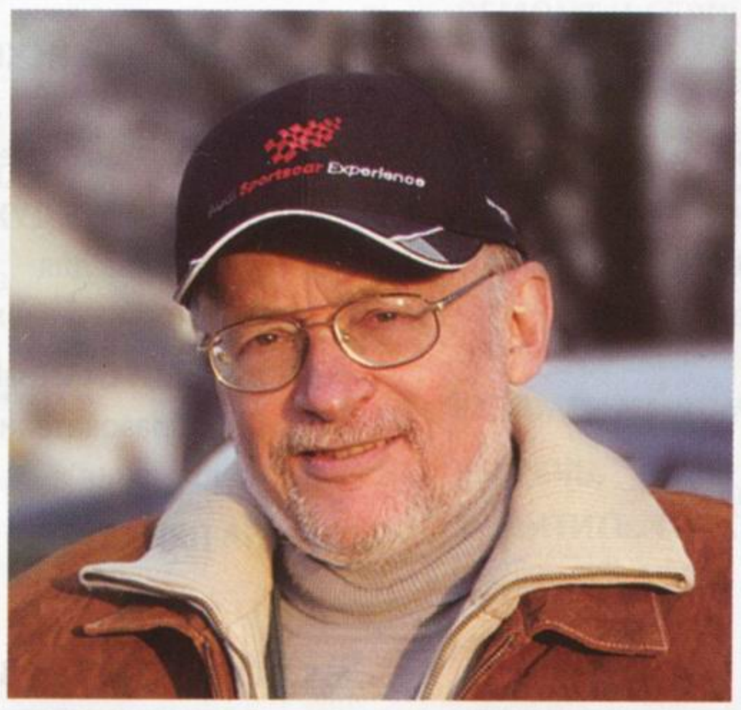
Тюнинг для «Альфы» » 98

Свечи: искра или факел? » 54

Все типы гибридов » 64

4 820046 700445 09001
УКРАИНА За рулем

КАК МНОГО КЕМПЕРОВ ХОРОШИХ... » 108



Прорвемся!..

Людям свойственно время от времени изменять свою наружность, – я имею в виду не пластические операции с целью бегства от старости или от полиции, а изменение прически, макияжа, стиля одежды и т.п. Журналам тоже не чуждо ничто человеческое. При взгляде на обложку этого номера вы наверняка обратили внимание: мы поменяли свой логотип.

Надо признаться, это решение далось нелегко. Ведь читатели давно привыкли к прежнему написанию «За рулем» и вообще, как известно, лучшее – враг хорошего. Но у сторонников перемены был веский контраргумент: новый логотип динамичнее, а значит, больше отвечает духу лидирующего автомобильного издания. Вдобавок он, как внук на дедушку, похож на тот, с которым вышел более 80 лет назад первый номер «За рулем».

Динамика! Это слово связано с моторами, мощностью, крутящим моментом… Но динамична и сама наша жизнь: уже не течет, а мчится. Новые расклады, события, «правила игры» – зачастую суровые. Как в них сориентироваться? Как избежать потерь? Наш журнал поможет вам в этом. Видное место в нем и впредь будут занимать советы специалистов: юристов, страховщиков, работников органов внутренних дел и др. А поскольку даже экономический кризис не ослабит интерес наших читателей к автомобилям, мы и далее будем проводить тест-драйвы новых моделей – в том числе сравнительные, на базе единственного на постсоветском пространстве профессионального автополигона НАМИ.

Мы пережили вместе с вами многое,
переживем и кризис.
С Новым годом и Рождеством, дорогие «зарулевцы»!

Леонид Сапожников

Journal-plaza.net ®

3 КОЛОНКА РЕДАКТОРА

6 НОВОСТИ

АВТОМОБИЛИ

10 АНТИКРИЗИСНАЯ КОАЛИЦИЯ
Тест «Пежо-206», «Рено-Символ», «ФИАТ-Албеа»

20 ПОД ГОРЯЧЕЕ
«Субару-Импреза» седан

22 ВРЕМЯ РАЗБРАСЫВАТЬ КАМНИ
«Джип-Гранд Чероки», «Коммандер»

28 МИРОЛЮБИВЫЙ АГРЕССОР
«Ауди-S4 Авант»

32 НЕ СКУЧАЙ!
«СЕАТ-Ибица»

34 «СПОРТСМЕН» В КРАСНОМ ФРАКЕ
«Вольво-XC90 Sport»

36 ВСЕ, КРОМЕ СКРОМНОСТИ
«Ауди-Q7 V12TDI Кваттро»

АВТОРЫНОК

42 ТОЧКИ НАД i
Новая линейка «Хёндай»

44 НОВОСТИ РЫНКА

КОМПОНЕНТЫ

50 КАЗУС ГРАДУСА
Шины с шипами и без шипов при разной температуре

54 ФАКЕЛ ИЛИ ИСКРА?
Экспертиза форкамерных свечей

58 НЕ ПАДАЙТЕ ДУХОМ
Устройства для мониторинга давления

60 ВОЗЬМИ С СОБОЙ НОУТБУК
Преобразователи напряжения

62 НА ПРИЛАВКЕ

ТЕХНИКА

64 СКРЕСТИВ БЕНЗИН С ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ
Классификация гибридов

80 ПУХ И ПЕРЬЯ
Спойлеры и антикрылья

36 ВСЕ, КРОМЕ СКРОМНОСТИ
«Ауди-Q7 V12TDI Кваттро»

32 НЕ СКУЧАЙ!
«СЕАТ-Ибица»

Journal-plaza.net ®

70 **НОС ПО ВЕТРУ**
Развитие «Рено-Вель Сатис»

72 **НЕМАКСИМАЛЬНАЯ МАКСИМАЛКА**
Методика замеров «За рулем»

74 **КОНСТРУКТИВНЫЙ НАСЛЕДНИК**
«СЕАТ-Эксео»

76 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**

80 **ПУХ И ПЕРЬЯ**
Спойлеры и антикрылья

РЕМОНТ И СЕРВИС

82 **НЕ ЛОМАЙ ГОЛОВУ!**
Ремонт головки цилиндров

84 **ОТВЕТЫ СПЕЦИАЛИСТОВ**

85 **СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ**

БЕЗОПАСНОСТЬ

86 **ЭКЗАМЕН НА ДОМУ**

88 **УБЕРЕЧЬ, ЗАЩИТИТЬ, СПАСТИ**
Разработки БМВ

ЭКОНОМИКА

90 **ЧТО ЗА ТУМАНАМИ?**
Обзор рынка

СПОРТ

94 **ВРЕМЯ ВУНДЕРКИНДОВ**
Формула 1 молодеет

97 **ПАДДОК**

ТЮНИНГ

98 **АЛЛЕДЖЕРИТА**
«Альфа-Ромео 159»

БЕЗ ГРАНИЦ

102 **ПОСЛЕДНЯЯ ДЮЖИНА**
«Линкольн-Континенталь»

108 **СКАЗКА СТРАНСТВИЙ**
Караван-салон в Дюссельдорфе

112 **НАШ ФОТОКОНКУРС**

113 **ХРОНИКА АВТОКЛУБОВ**

64 **СКРЕСТИВ БЕНЗИН С ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ**
Классификация гибридов

34 **«СПОРТСМЕН» В КРАСНОМ ФРАКЕ**
«Вольво-XC90 Sport»

102 **ПОСЛЕДНЯЯ ДЮЖИНА**
«Линкольн-Континенталь»

20 **ПОД ГОРЯЧЕЕ**
«Субару-Импреза» седан

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

98 «Альфа-Ромео 159»
28 «Ауди-S4»
36 «Ауди-Q7 V12TDI»
34 «Вольво-XC90 Sport»
22 «Джип-Гранд Чероки», «Коммандер»
10 «Пежо-206» седан
10 «Рено-Символ»
74 «СЕАТ-Эксео»
32 «СЕАТ-Ибица»
20 «Субару-Импреза» седан
10 «ФИАТ-Албеа»

Journal-plaza.net ®

«Порше» удваивает двери

Премьера «Порше-Панамера» состоится лишь весной, но появление первых официальных фото – отличный повод рассказать о новинке.

Перед нами не просто очередная вариация на тему, а новое семейство четырехдверных «Порше». В свое время глава фирмы Венделин Видекинг буквально продавил в совете директоров решение о запуске первого вседорожника, и вот результат: «Кайенна» принесла концерну такие прибыли, что нынче ему по карману приобретение самого «Фольксвагена». Интересно, насколько удачным будет новичок, рожденный в самый провальный для автопрома год?

Дизайнерам удалось создать для «Панамеры» самобытный и в то же время узнаваемый силуэт. Автомобиль получился шире (1931 мм) и ниже (1418 мм) по сравнению с конкурентами. Стремительность и плавность линий купе ничуть не портят «лишние» дверные проемы. Что касается ездовых качеств, фирма гарантирует комфорт настоящего «Гран Туризмо». Складывающиеся спинки задних сидений позволяют увеличить и без того приличный объем багажника. Вы уже поняли, что мотор в «Панамере» следует искать спереди? Причем отнюдь не оппозитный: в гамме V-образные «шестерки» и «восьмерки», перекрывающие диапазон мощностей от 300 до 500 л.с. Двигатели оснащены непосредственным впрыском, некоторые – турбонаддувом. Крутящий момент передается на задние колеса (впрочем, есть и полноприводная версия) через механическую 6-ступенчатую коробку передач либо через 7-ступенчатый агрегат с двойным сцеплением. Для особо экономных (а скорее, для фанатов техники) предусмотрена гибридная версия.

На заводе в Лейпциге пока планируют собирать по 20 000 машин в год, хотя кризис может, конечно, внести свои коррективы.

Штрафы во спасение

Благодаря новым штрафам автодороги Украины стали менее опасными, – об этом свидетельствует статистика. Так, только за первые 12 дней, начиная с 17 ноября, в ДТП погибло на 140 человек меньше, чем за тот же период 2007 года (159 против 299), а число раненых сократилось на 1069 (1178 против 2247). Как сообщил на пресс-конференции начальник департамента ГАИ МВД Сергей Коломиец, личный состав дорожно-патрульной службы нацелен, в первую очередь, на пресечение «приоритетных» нарушений. К ним относятся проезд на запрещающий сигнал светофора, неправильный обгон, движение по встречной полосе, поворот из ненадлежащего ряда, выезд на перекресток, на котором образовался затор, нарушение правил остановки и стоянки – ну и, разумеется, управление в состоянии опьянения. Мелким нарушениям ДПС должно уделять меньше внимания, а отсутствие огнетушителя и медицинской аптечки вообще не подлежат наказанию («Если инспектор у вас их потребует, – сказал Сергей Коломиец, – сообщите нам: мы будем давать таким фактам принципиальную оценку»).

Сергей Геннадьевич пообещал, что система штрафных баллов будет обязательно введена: соответствующий законопроект уже внесен в Кабмин. Он признал, что денежные штрафы играют сдерживающую роль только для водителей с достатком не выше среднего.

Journal-plaza.net ®

Его величество «Рыцарь Пятнадцатый»

Не стоит удивляться, что премьера броневика «Найт XV» состоялась в Лас-Вегасе: надо же на чем-то увозить выигрыш из казино!

Монстр, построенный канадской фирмой «Конквест виклс» на базе пикапа «Форд F-350», впечатляет всем: и толщиной пуленепробиваемых стекол (64 мм), и дорожным просветом (355 мм), и ценой (почти 300 тысяч долларов). В движение это угловатое чудище, опирающееся на огромные пулестойкие шины, приводит 10-цилиндровый двигатель, который ради экономии рассчитан на топливо E85 (85% спирта, остальное – бензин).

Несмотря на толстые стенки, внутри довольно просторно (объем салона – 8 м³), ведь толщину эту наращивали не внутрь, а наружу. Вот только парковаться при длине более 6 м и ширине под два с половиной непросто. С другой стороны, даже если случится задеть соседей, хуже будет только им. Так что хорошо, что годовой объем выпуска – лишь около 100 машин ручной сборки.

Права для этой легковушки нужны серьезные, «грузовые»: даже пустой «Найт XV» на тонну тяжелее разрешенного для категории B предела. Зато внутри ничего грузового: шесть кожаных кресел, роскошный ковровый настил, компьютерные станции, масса мониторов (в том числе дисплей прибора ночного видения) и… игровая приставка «Плейстейшн 3».

CONQUEST KNIGHT XV

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров и рабочий объем – 10x6800 см³; мощность – 294 кВт/400 л.с.; максимальный крутящий момент – 675 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
6-местный 5-дверный; база – 3576 мм; габариты (длина x ширина x высота) – 6096x2498x2540 мм; снаряженная масса – 4545 кг; дорожный просвет – 355 мм; шины – 345/75R20; объем топливного бака – 151 л.

КОРОТКО

Терминатор-губернатор Арнольд Шварценеггер, похоже, переменил свои взгляды на автомобиль и теперь готов предпочесть отечественному «Хаммеру» дизельный «Фольксваген». На салоне в Лос-Анджелесе он заявил: «Я знаю, дизель – это фантастика! Теперь нужно изменить мнение потребителей в США».

7 из 12 автомобилей получили пять звездочек в очередном крэш-тесте EuroNCAP. Отличились «Опель-Инсигния», «Хонда-Аккорд», «Форд-Фиеста», «Рено-Меган», «Вольво-XC60». На другом конце рейтинга оказались «Дачия-Сандеро» с результатом три звезды и «Форд-Рейнджер», получивший лишь пару.

Ряд ведущих производителей – «Ниссан», «Мицубиси», «Сузуки», «Ленд-Ровер», «Роллс-Ройс», «Порше» и «Феррари» – отказались от участия в Детройтском автосалоне ради экономии: они не видят перспектив получения выгоды. В Женеве, напротив, все стенды уже выкуплены.

Рождественские каникулы «Фольксвагена» в этот раз длятся намного дольше обычного: с 18 декабря по 11 января. И это один из самых благополучных в условиях кризиса мировых автопроизводителей!

Глава «Ауди» Руперт Штадлер рассказал о предстоящем (примерно в 2014 году) возвращении на рынок модели A2. Причем наряду с переднеприводной появится и версия «кваттро». Только в этом случае задние колеса будет крутить… электромотор! Машину построят из алюминия и стали, она будет потреблять не более 3 л/100 км, обойдя в скромности своего аппетита даже A1. При этом ее салон будет просторнее, чем у A3.

Journal-plaza.net ®

Незнакомая (пока) «Тойота»

«Тойота-Венца» хорошо известна в США. Но поскольку продажи автомобилей там неуклонно падают, не исключено появление этого кроссовера на наших дорогах.

Даже при «сером» ввозе не будет никаких хлопот с неправильным рулем, да и на шкале спидометра уже предусмотрительно нанесены километры в час. Разве что фары светят чуть не так.

Перед нами хэтчбек в стиле паркетника с дорожным просветом 206 мм и вполне вменяемым 4-цилиндровым двигателем мощностью 182 л.с. или более резвой (268 л.с.) «шестеркой». Никаких некогда традиционных для американцев пожирателей бензина! На шоссе уложитесь в 8 л/100 км.

Мы не зря использовали слова «кроссовер», «паркетник» – «Венца» может быть и полноприводной! А вот коробка передач только автоматическая (правда, с возможностью ручного переключения передач – последовательного). Ее рычаг установлен оригинально: не на полу, не на руле, а на центральной консоли. Так сказать, и вашим, и нашим.

Стоит, пожалуй, упомянуть о колесах: впервые на легковых «тойотах» появились 20-дюймовые (на 6-цилиндровой версии). Поскольку, судя по мощности двигателей, автомобиль получился довольно резвым (по американской традиции конкретных цифр не приводят), его оборудовали всеми современными электронными системами: стабилизации, контроля тяги, ABS, EBD, брейк-эссистом.

Экологическая революция

Ее готовит Альянс Renault-Nissan. Первым очагом этой революции станет Португалия: ее правительство подписало с Альянсом договор о создании в стране экологически чистой транспортной системы. Уже в 2010 году в стране будет создано 320 станций зарядки электромобилей, а спустя год их станет 1300. Покупателям электромобилей будут предложены разнообразные льготы – от снижения налогов до уменьшения стоимости парковочных мест. Аналогичные партнерские отношения Альянс заключил со штатами Теннеси и Орегон в США, княжеством Монако и городом Ёкогама в Японии.

Альянс намерен вывести свои электромобили на массовый рынок в 2012 году, но Португалия будет получать их уже в начале 2011-го. Представление о них дает концепт Nuvu, продемонстрированный компанией Nissan на последнем Парижском автосалоне.

Хэтчбек после седана

В Болонье прошла мировая премьера новой «Мазды-3» с кузовом хэтчбек. Причем речь идет о европейской версии, в отличие от представленного ранее в Лос-Анджелесе седана.

Самым мощным в линейке двигателей станет позаимствованный у «шестерки» 2,2-литровый турбодизель, развивающий 185 л.с. Интересно, что расход топлива по сравнению с предыдущим мотором, 2-литровым, даже снизился. В новую «Мазду-3» будут устанавливать и бензиновые моторы рабочим объемом 1,6 или 2,0 л.

Journal-plaza.net ®

В кубическом стиле

Спустя 11 лет после оглушительного успеха на родине «Ниссан-Куб» решил завоевать рынки Европы и Америки.

В Японии возник настоящий культ кубика на колесах. Работая над третьим поколением, дизайнеры лишь чуть-чуть смягчили его прямые углы. Леворульный «Куб» справил премьеру не где-нибудь, а в Лос-Анджелесе – немыслимая в прошлом дерзость для малолитражки. Впрочем, все логично: здесь, в США, он сначала и появится в автосалонах, а покорение Европы начнется лишь в ноябре.

По сравнению с предшественником «Куб»-2009 стал несколько шире. Если сравнить базу (2530 мм) и общую длину кузова (3980 мм), становится понятно: колеса максимально разнесены по углам. Это позволяет наиболее эффективно использовать внутренний объем. Заднее сиденье приподнято и может передвигаться взад-вперед в зависимости от наличия багажа. А если кто-то посчитает, что у автомобиля неважная аэродинамика, то… он прав. Только не стоит забывать, что речь идет о миниатюрном городском автомобильчике, этаком «бульдоге в очках», как его называют сами дизайнеры. Их остроумие распространилось и на наименование цветов новинки. Какие ассоциации вызывают у вас, например, «остроумный милитари», «горький шоколад» и «бирюзовое море»?

Если же спуститься с креативных высот на землю, то окажется, что о новом «Кубе» известно не слишком много. Он построен на платформе «В» и появится в Европе с двигателями объемом 1,6 л (бензиновый) и 1,5 л (дизель).

На край света

На Рождество в цехах «Ауди», как и головного концерна «Фольксваген», воцарилась тишина, но в музее фирмы, где проходила выставка «До края земли», царило оживление. Здесь посетители могли увидеть уникальные автомобили, участвовавшие в легендарных пробегах по местам, на которые «не ступала» автомобильная шина. Думаем, и вам интересно взглянуть хотя бы на Steyr Typ 100, отправившийся в 1935-м в двухлетнее путешествие по Азии с тирольцем Максом Райшем за рулем.

Journal-plaza.net ®

Антикризисная коалиция

Не исключено, что изменившаяся ситуация заставит вновь с интересом взглянуть на модели не очень модные, но практичные. Франко-итальянскую антикризисную группу во главе с обновленным «Символом» собрал Сергей Воскресенский. Фото: Георгий Садков.

Journal-plaza.net ®

PEUGEOT 206 SEDAN

1,4 л, 75 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация XT, $18 000 (132 480 грн)

FIAT ALBEA

1,4 л, 77 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Comfort, опции. В Украине пока не продается

RENAULT SYMBOL

1,4 л, 98 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Expression+, 87 800 грн

Journal-plaza.net ®

Эти народные седаны идеологически сформировались в 1990-е. Мы привыкли критиковать их незамысловатую внешность, акцентировать внимание на несоразмерно больших багажниках, скептически взирать на слишком рациональный интерьер. И уж точно знаем, что термин «высокие технологии» при оценке их конструкции неуместен. Да и демонстрируемые ими парадные цифры далеки от рекордных. А может, это и не очень нужно? Ведь спрос на такие машины, как минимум, не падает...

КОРМОЙ ПО СЕРДЦУ

Помню его еще молодым хэтчбеком, стильным и немного джинсовым внутри, гармоничным по части водительских ощущений. Конечно, бюджетных 1,4 л и 75 «лошадок» и тогда не хватало, но все остальное было на редкость сбалансировано, как и у большинства «пежо» того времени.

Сегодня надписи на арабском словно подчеркивают конструктивную обособленность собранного в Иране седана. Он сохранил характерную мягкость линий и специфичную фактуру обивочных материалов. Зато потяжелел снаружи, наводя на размышления о некоторой искусственности приставленного к хэтчбеку багажника.

Кажется, все чинно и благородно, местами даже с претензией, взять хотя бы климатическую установку или хваткую регулируемую баранку. Но это скорее исключения из правила. Утлые наружные зеркала, невыразительное, с короткой подушкой сиденье, рычаг коробки с огромными даже на фоне собратьев ходами, блестящая и одновременно блеклая приборная комбинация.

Journal-plaza.net ®

Peugeot 206 Sedan

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в 1998-м. Седан собирают в Иране по лицензии, продают в Украине с 2006 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4; 1,6 л (75; 110 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая или 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
XR, XT.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
$14500–22 400 (106 720–164 864 грн)

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Вместительный, легко трансформируемый грузовой отсек, неплохое оснащение.

Тесен для задних пассажиров, неудобен для водителя, посредственные динамика, плавность хода и поведение на дороге.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,5** полная оценка по категориям в конце статьи

Сегодня уже маловато быть хорошо укомплектованным бюджетным седаном. К этому неплохо бы добавить и характер.

Удобные красные кнопки хороши, а вот дисплей у «Пежо» невразумительный.

Клавиши за ручником управляют задними стеклами, но пока к ним подберешься…

А в дополнение к ней скромный дисплей, на котором, чуть похолодает, показания температуры вдруг начинают истерично моргать в такт прожитым секундам.

Вероятно, по замыслу создателей большое и действительно вместительное багажное отделение 206-го было призвано затмить все остальные его качества. Иначе как смириться с невзрачным и неинтересным мотором, у которого одно достоинство – нешумный? Характер его настолько завуалирован, а передачи коробки так растянуты, что автомобиль воспринимается как довольно вялый.

Откровенно грубоваты подвески. Шумно и небрежно реагируют на мелкие неровности, ощутимо потряхивают на более крупных. Логика понятна, но даже для третьих стран настройки не грех сделать более комфортными. Недалеко ушла и управляемость. С «пустым» рулем и ватными реакциями седана еще можно как-то смириться – не спортсмен в конце концов. Но как объяснить его желание почти в каждом повороте рулить задней осью? Поначалу это пугает, потом приспосабливаешься, но все же мысленно вздрагиваешь, когда в быстром повороте 206-й начинает вдруг мести хвостом, как на вираже ипподрома. Зачем? Почему? Ответ напрашивается один: так получилось...

Увы, с точки зрения водителя этот чересчур непритязательный, отчасти противоречивый автомобиль удобным не назовешь.

Journal-plaza.net ®

Пульт управления маршрутным компьютером и положением фар «ФИАТ-Албеа».

Только ФИАТ предлагает открыть багажник и бензобак, не выходя из салона.

FIAT Albea

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Один из первых народных автомобилей. Собирается в Турции, а с декабря 2006-го – и в России, в Набережных Челнах.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый 1,4 л (77 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, Classic, Comfort.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
В Украине пока не продается.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Рациональные, удобные салон и багажник, сбалансированное поведение на дороге, энергоемкие подвески.

– Неудобный на низких оборотах двигатель, вибронагруженность на мелких неровностях.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Разумный автомобиль за разумные деньги, но очень не хватает разнообразия вариантов, например автоматической коробки.

ДИТЯ КОМПРОМИССА

«ФИАТ-Албеа» будто составлен из нескольких секций, визуально не очень стыкующихся. Передняя часть, пассажирский отсек, багажник – всё по отдельности чинно, аккуратно, местами даже красиво. А сложишь их вместе, начинают топорщиться или, наоборот, проваливаться углы, изгибаться линии, единое целое никак не получается.

Внутри «Албеа» не производит такого впечатления. Здесь тоже все обычное, недорогое, но пухлый руль, словно надутая изнутри передняя панель, темные аккуратные обивки складываются в цельный интерьер, весьма симпатичный. Водителя встречает гармоничное кресло с высокой спинкой и подчеркнутой боковой поддержкой. По сравнению с «Пежо» здесь удобнее наружные зеркала, педали, рычаг КП. Даже комбинация приборов, несмотря на режущий глаз частокол рисок, предпочтительней. А уж задние пассажиры и вовсе двумя руками за строго дозированный, но все же простор и по длине, и по высоте.

Вялое, невыразительное начало движения чуть было не нарушило сложившуюся гармонию. Но, сделав театральную паузу, двигатель оживает: оказывается, «Албеа» куда напористее 206-го. ФИАТ динамично, иной раз даже с огоньком разгоняется, демонстрируя надежный, уверенный характер. Увы, на высших передачах машина становится скучной, медлительной, в первую очередь из-за растянутых передаточных чисел. Зато очень неплохо тормозит, требуя, правда, деликатного об-

Journal-plaza.net ®

Днем комбинация приборов 206-го еще ничего, но в темное время суток читается плохо.

Интерьер «Пежо» немного однообразен, но симпатичен и аккуратен. Жаль, остальное не очень соответствует.

Три подголовника в «Пежо-206» выдают желаемое за действительное: здесь и двоим-то тесно.

ФИАТ подкупает удобным маршрутником, а вот со спидометром свыкаешься не сразу.

Основное достоинство внутреннего содержания «Албеа» – симпатичные материалы и вполне современный дизайн.

В «Албеа» все по-честному. Да и пассажирам заметно удобнее.

Приборная комбинация «Рено» современна и великолепно читаема.

Шершавость пластиков, простота решений в «Рено» умело маскируются актуальностью и цветовым оформлением интерьера.

В постоянной борьбе между грузом и пассажирами приоритет в «Символе» отдан багажнику.

Journal-plaza.net ®

ращения со слишком чувствительной педалью.

Он мог бы послужить образцом для подражания по части плавности хода. Подвески отлично справляются с большинством неровностей, но дорожная мелочь – сколы, швы, стыки асфальта – подробно и назойливо передается на кузов. Странно, но при этом управляемость «Албеа» далека от эталона. Он не пытается, как соперник, проявить самостоятельность при выборе траектории поворота, однако быстрых виражей явно не любит, пугая кренами и нестабильным поведением. Тем не менее с ним можно дружить.

ЖИВЧИК

Не красавец, конечно, но симпатяга! По крайней мере в обобщенных аккуратных формах обновленного «Символа» появилось нечто, заставляющее присмотреться к нему внимательнее. Автомобиль и внутри старается выглядеть солиднее, чем есть на самом деле. Двухцветная передняя панель с четкими современными приборами, обтянутый кожей руль, мягкая, почти плюшевая обивка сидений, климатическая установка, наконец. Но достаточно прикоснуться к грубовато-шершавым пластикам, вникнуть в простоту дизайнерских решений, чтобы понять: он по-прежнему трудяга, рассчитанный на непритязательного владельца. Наружные зеркала малы. Стандар-

Renault Symbol

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Седан производят в Турции с 1999 года. В 2008-м кардинально обновленная модель была представлена на Московском автосалоне.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый 1,4 л (98 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая или 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Authentique, Expression, Expression+.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
71 900–95 900 грн

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Хорошее внутреннее оформление, выразительные ездовые возможности, вместительное багажное отделение.

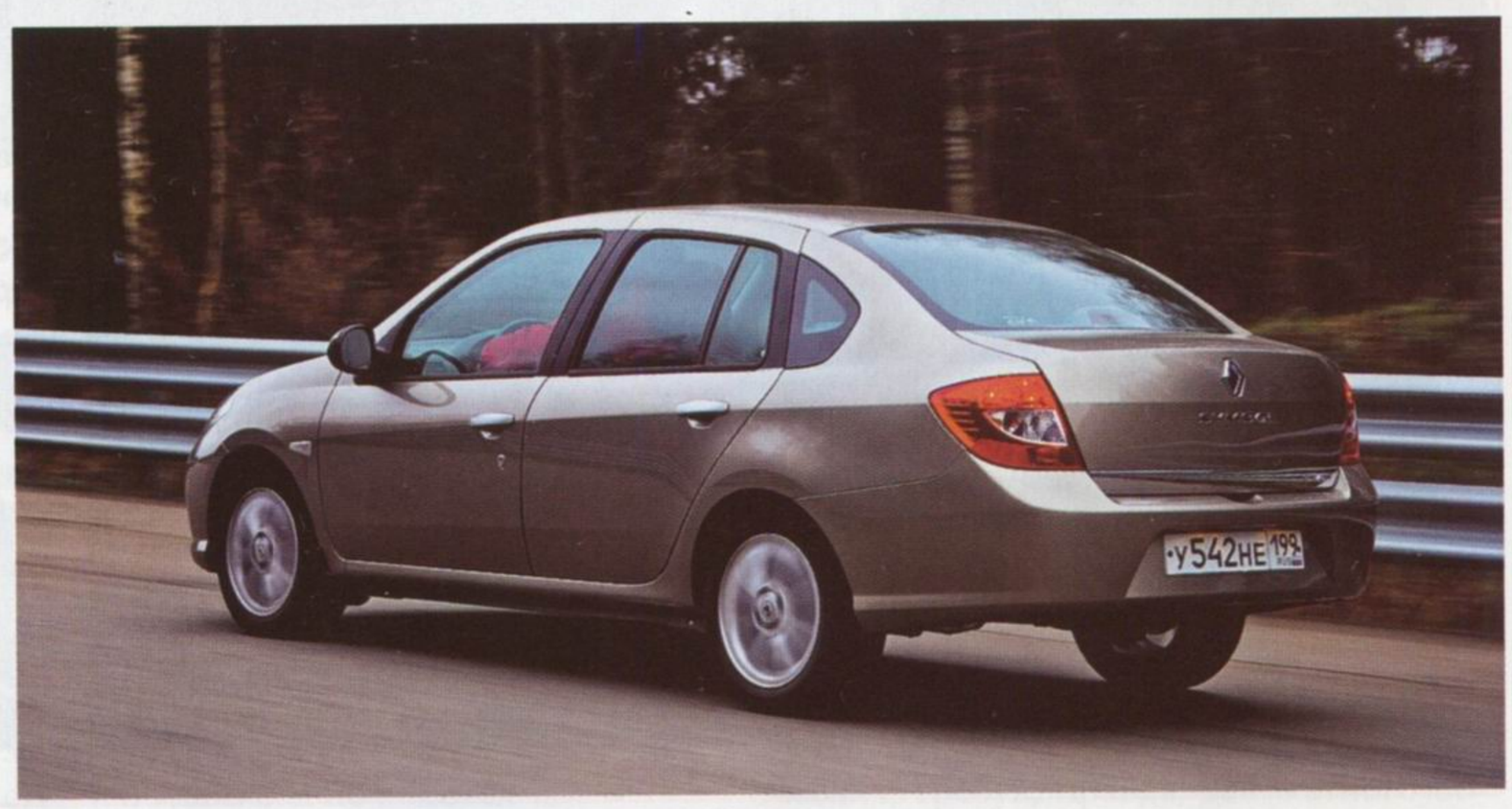
Тесен для пассажиров, шумноват, ограниченные возможности трансформации.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

После появления «Логана» он просто обязан выглядеть динамичнее, эмоциональнее, дороже. Во многом «Символу» это удается, хотя кое в чем он грешит нарочитой «народностью».

Недорогое и практичное решение: задними стеклоподъемниками вполне можно пользоваться и водителю, и пассажирам «Символа».

«Рено-Символ» демонстрирует пример логичного окошечка со второстепенной информацией.

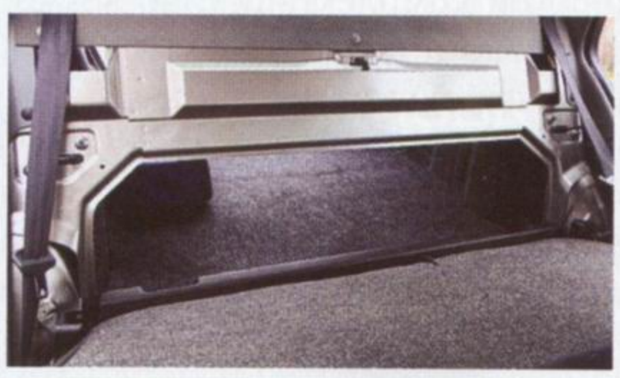


Journal-plaza.net ®

Удобный и рациональный грузовой отсек; за спинкой заднего сиденья «Пежо» прячется внушительное отверстие.

В ФИАТе петли логично убраны внутрь обивки. Да и задний диван раскладывается отменно.

В «Символе» здорово мешают торчащие наружу петли, а при перевозке длинномера подстерегает засада: отверстие-то меньше, чем ожидаешь.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	PEUGEOT 206 SEDAN	FIAT ALBEA	RENAULT SYMBOL
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4188/1655/1452	4186/1703/1490	4261/1639/1439
база	2442	2439	2473
колея спереди/сзади	1437/1428	1414/1438	1406/1385
Объем багажника, л	384	515	506
Радиус поворота, м	5,2	5,3	5,2
Масса снаряжен./полная, кг	н.д.	1020/1445	980/1500
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,6	13,5	11,2
Максим. скорость, км/ч	170	162	186
Топливо/запас топлива, л	А95/55	А95/48	А95/50
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,0/8,5/6,4	5,0/8,2/6,2	5,4/9,9/7,0
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/8	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см³	1360	1368	1390
Степень сжатия	10,2	11,1	10,0
Мощность, кВт/л.с.	55/75 при 5500 об/мин	57/77 при 6000 об/мин	72/98 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	120 при 2800 об/мин	115 при 3000 об/мин	127 при 3750 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	M5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/З.х.	3,42/1,81/1,28/0,98/0,77/–/3,58	4,27/2,24/1,44/1,03/0,87/–/3,91	3,37/1,86/1,32/1,03/–/–/0,79
Главная передача	4,06	4,10	4,07
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	торсионная	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные		
Размер шин	185/65R14	175/70R14	185/55R15

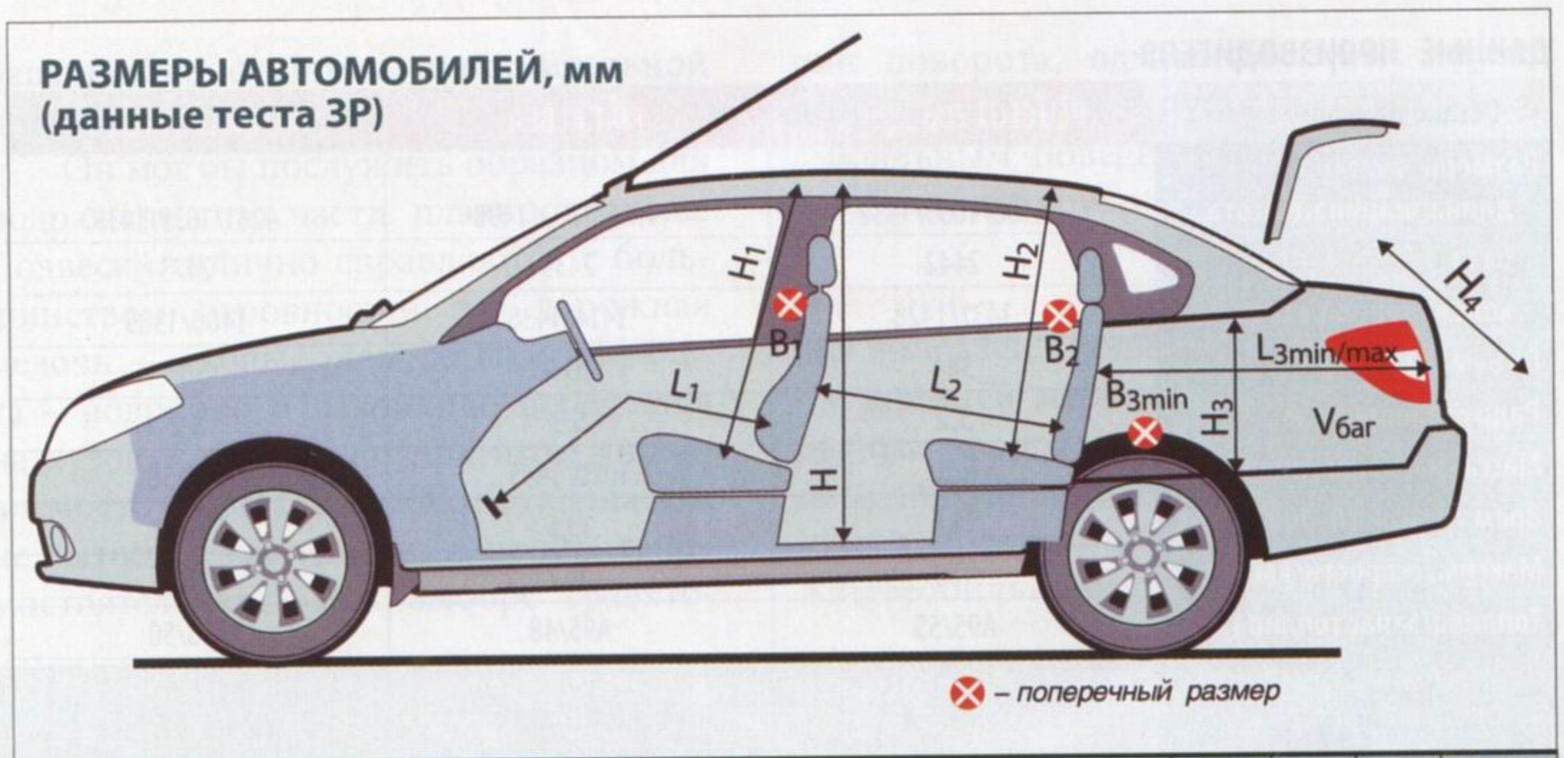
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1060	1113	1092
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	612(58)/448(42)	629(56)/484(44)	674(62)/418(38)
Дорожный просвет, мм	150	158	150*
Динамические качества			
Разгон, с:	1,3с; 3,2с; 6,4с; 10,3с; 16,6с; 25,5с; 45,9с; max 149,1 км/ч. Погрешность спидометра 2,7%	1,3с; 3,2с; 6,3с; 9,9с; 15,6с; 23,3с; 38,9с; max 159,5 км/ч. Погрешность спидометра 7,9%	1,2с; 2,8с; 5,5с; 8,7с; 13,6с; 19,9с; 30,8с; 50,5с; max 168,6 км/ч. Погрешность спидометра 3,9%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	14,4	13,8	13,7
80–120 км/ч (V)	24,6	26,2	20,8
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1349	1401	1310
50–0 км/ч	613	724	591
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	43,1	44,6	39,7
замедление, м/с²	8,95	8,60	9,72

**Стальная защита двигателя.*

Journal-plaza.net ®

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (данные теста ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
PEUGEOT 206 SEDAN	930–1110	560–780	1180	1020	935	1335	1300	975/1570	1005	510	450	356
FIAT ALBEA	916–1110	600–780	1200	1100	940	1360	1380	990/1160	940	580	470	440
RENAULT SYMBOL	940–1115	550–770	1170	980	910	1340	1310	1005/1650	985	475	410	420

СВЕТИТЬ ВСЕГДА

Редко удается напрямую сравнить свет фар в реальных условиях. Как правило, мешает насыщенный встречный поток, плохая погода и нехватка времени. В этот раз нам повезло: стемнело рано, да и погода выдалась идеальная.

«Пежо-206»: размыт сектор ближнего света, в нем присутствуют пятна, нет четкой границы правой обочины. Дальний свет лишь незначительно улучшает ситуацию.

«ФИАТ-Албеа»: очень хороший ближний свет – широкий, с четко очерченными границами. А вот дальний плоховат: добавляет яркости к ближнему, но далеко светить почему-то не желает. Так и хочется поднять фары повыше.

«Рено-Символ»: не зря, обновляя внешность, создатели поколдовали и над светотехникой. Фары отлично светят и в ближнем, и в дальнем режимах, позволяя идеально контролировать дорогу.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к Украине			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
PEUGEOT 206 SEDAN	7	7	7	7	7	8	7	8	7	7	7	9	8	8	8	7,5
FIAT ALBEA	8	8	7	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	8	7,9
RENAULT SYMBOL	7	8	7	8	7	8	9	8	9	7	8	9	9	8	8	8,0

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сергей Воскресенский: «Обновленный «Рено-Символ» показал себя азартнее, интереснее соперников. К тому же он лучше оснащен: в частности, предлагает автоматическую трансмиссию. Вот только дороже, что, впрочем, естественно. При выборе стоит тщательно взвесить все за и против, вспомнив, например, что салон ФИАТа удобнее и практичнее, да и ездит «итальянец» тоже неплохо».

ты у них, что ли, такие? Сиденье озадачивает не только высокой, под крышу, посадкой, но и короткой спинкой с мешающим нормально усесться подголовником. Тормозная педаль задрана по отношению к акселератору. В «Символе» светло, уютно, интерьер современный, но не более того.

Эх, прокачу! Оказывается, почти сотня турецких «лошадей» под капотом – это здорово, вот только объезжены они своеобразно. То ли экология, то ли маловат объем, а скорее всего, и то и другое... До 2000 об/мин «Символ» не стремится продемонстрировать свои возможности. Он заметно живее ФИАТа и тем более «Пежо», но все же вяловат – пока стрелка тахометра не перешагнет заветную отметку. Только тогда автомобиль наконец оправдает надежды и рванется вперед – успевай переключать передачи да крути мотор не жалея!

На хорошей скорости «Рено-Символ» шумноват, причем не из-за двигателя, а по вине аэродинамики: что-то назойливо гудит после 100–110 км/ч у верхней кромки ветрового стекла. Зато темпераментный, чувствительный руль, выверенные реакции позволяют без скидок на происхождение управлять живой, подвижной машиной. Жесткие подвески? Да, на пологих волнах они временами слишком упруги, подробно повторяют профиль дорожного полотна, но хорошо демпфируют более серьезные колдобины да и с мелкими неровностями борются неплохо. В сходных условиях движения ФИАТ комфортнее, зато «Символом» заметно легче, а главное, интереснее управлять в большинстве ситуаций. За это ему прощаешь многое.

РЕЙТИНГ ПРАКТИЧНОСТИ

Обидно, что с «Пежо-206» отношения у нас не сложились. При общении с этим пусть не новым, но, несомненно, вызывающим интерес автомобилем преследовало ощущение, что он не живет, а доживает. Вроде бы аккуратный (хотя и тесноватый) салон, неплохие возможности трансформации, приемлемая цена, наличие автомата в дорогой комплектации, но вот ездит бледненько и не всегда безопасно. Два других народных авто и сделаны лучше, и на дороге позубастее. Подробные оценки и результаты замеров вы, как всегда, найдете в таблицах – полагаем, они помогут выбрать оптимальную для каждого потребителя «антикризисную программу». ЗР

Journal-plaza.net ®

Под горячее

Наши люди в булочную на такси не ездят! Чтобы хлебушек не остыл по пути от магазина до дома, воспользуйтесь… новым седаном «Субару-Импреза», советует Максим Сачков. Фото: Георгий Садков.

Всегда относился к седанам, как к большим сумкам на колесах. Сознание противится тому, что у четырехдверного автомобиля может быть спортивный характер. А вдруг я изменю мнение? Ведь передо мной, как говорили в булочных, еще горячая, свежая новинка от «Субару» – седан «Импреза» с 2-литровым двигателем в версии «Спорт». Цена заманчива: 168 800 грн за «механику» и 177 500 – за автомат.

Внутренним содержанием седан практически не отличается от хэтчбека (ЗР, 2007, № 11). Сзади человек среднего сложения чувствует себя вполне комфортно – и в ногах, и в головах свободы достаточно. А дополнительные миллиметры длины добавили полезный объем багажнику. Смотрите, сюда отлично входит недельный запас продуктов, купленный в супермаркете и рассортированный по небольшим пакетам. Еще останется место и для другой поклажи – увы, малогабаритной: грузовое отделение длинное, но невысокое, да и проем скромный. Мало того, часть пространства съедают внутренние петли – такую конструкцию нечасто встретишь на современных автомобилях. Зато под полом багажника полноразмерное запасное колесо.

В комплектации «Спорт» удобные передние сиденья с интегрированными подголовниками и развитыми боковыми поддержками. С такими креслами надеешься выбрать посадку по себе, благо диапазоны регулировок размашистые. Ан нет: надумаешь задрать подушку повыше, а обод руля начинает перекрывать приборы. Приподнять бы рулевую колонку, но ее ход, оказывается, уже выбран. Поневоле садишься по-спортивному низко – на соответствующий лад, конечно, настраивает, но видишь не больше, чем маленький ребенок, подходящий к кассе в магазине.

Теперь быстро доставить продукты к столу – чтобы выпечка не остыла, а пельмени не оттаяли. Пожалуйста, двухлитровый двигатель легко справится с этой задачей. Только автомат немного сдерживает его прекрасные порывы, поэтому, если хотите от агрегата большей расторопности, воспользуйтесь ручным режимом. В согласии с мотором работают подвеска и рулевое управление. «Импреза» меняет направление четко и понятно, но без напрягающей спортивной резкости и жесткости. Порой ее поведение заводит, но приходится себя сдерживать, всякий раз вспо-

SUBARU IMPREZA 2,0R SPORT

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

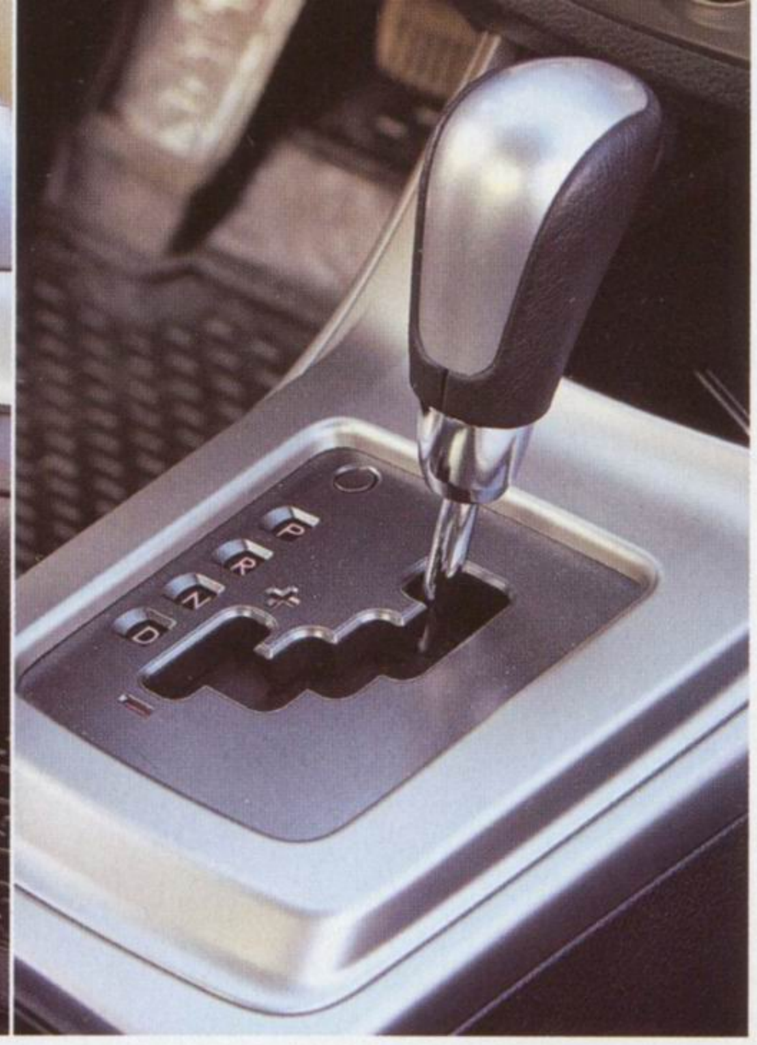
ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4580
ширина	1740
высота	1475
база	2620
колея спереди/сзади	1495/1500
Снаряженная масса, кг	1365
Разгон 0–100 км/ч, с	11,6
Максимальная скорость, км/ч	182
Топливо	А-95
Запас топлива, л	60

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Оп4, 16 клапанов, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. при 6400 об/мин, 196 Н·м при 3200 об/мин

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, А4

Journal-plaza.net ®



миная, что ты на дороге общего пользования.

Впрочем, если в багажнике что-то бьющееся, вроде бутылок или куриных яиц, автомобиль спокойно примет ваш неторопливый стиль. Под управлением флегматика двигатель ведет себя совсем не агрессивно, автомат плавно перебирает передачи, а подвеска не вытрясает душу. Правда, на мелких неровностях по салону пробегает мелкая дрожь – это вина низкопрофильных колес размерностью 205/50R17, устанавливаемых в комплектации «Спорт». Такая тряска вряд ли собьет масло из молока, но доставляет водителю и пассажирам некий дискомфорт.

Пока доехал до дома, хлеб все-таки немного остыл. Наверное, для скорой доставки лучше подошла бы более мощная версия, например WRX. Но тут придется быть аккуратнее, чтобы не обжечься... **ЗР**

Из «Субару-Импреза» получился пусть не выдающийся спортсмен, но шустрый и вполне комфортный седан.

Салон трудно назвать выразительным, дорогим он тоже не выглядит. Но и разочарования не вызывает.

Между передними спортивными сиденьями бокс с розеткой, в которую можно включить, например, переносной холодильник.

Автомат не поражает скорострельностью, к тому же в его обойме всего четыре ступени, не считая заднего хода.

На заднем сиденье троим взрослым тесновато, к тому же ногам сидящего посередине пассажира мешает высокий трансмиссионный тоннель.

Багажник неплох по форме, но не шибко объемный. Хотите увеличить грузовой отсек – сложите спинки заднего сиденья.

Journal-plaza.net ®

Время разбрасывать камни

Красные пески, серые скалы, незнакомое звездное небо… Это не Марс, а просто очень далекая от нас земля. На двух обновленных «джипах» по чужим просторам ездил Михаил Гзовский. Фото автора.

Из дому я вышел 23 часа назад – потратил их на три перелета. Заключительную посадку совершил уже в темноте, поэтому пейзаж не разглядеть. Финальный 120-мильный марш-бросок на пассажирском месте вэна прошел в полудреме. Наконец-то приехали! Над головой миллиарды звезд, вокруг лишь безлюдная степь и десяток бунгало.

Первый взгляд за окно утром заставил ахнуть – мы окружены! Со всех сторон к ранчо подступают багряные горы на фоне неестественно голубого неба. Добро пожаловать в Юту! Ближайший населенный пункт – городок Моаб (4000 жителей). Он знаменит: здесь снимали «Индиана Джонс и последний крестовый поход», вторую часть фильма «Миссия невыполнима»; местными пейзажами, пропущенными через компьютер, можно любоваться в серии «Призрачная угроза» знаменитых «Звездных войн». Я тоже буду снимать – автомобили.

В этих краях ежегодно собираются владельцы «джипов», дабы порезвиться на каменных россыпях в ходе семейно-развлекательного фестиваля Jeep Jamboree. Нам предстояло при-

Journal-plaza.net ®

соединиться к действу на «Коммандере» и «Гранд Чероки» 2009 модельного года.Обе машины слегка модернизированы. Изменения коснулись в основном топового двигателя HEMI объемом 5,7 л. Остальные новшества пришлось разыскивать по салонам. Компания «Джип» постаралась ублажить потенциальных покупателей, знакомых с первым «грандом» образца 1992 года. Та машина славилась мягким салоном, а второе поколение отпугнуло некоторых жестким пластиком. Ныне в «Гранд-Чероки» больше кожи и податливой пластмассы, так что интерьер действительно уютнее. Ранним утром в горах подморозило, и я оценил подогрев задних сидений. В обеих машинах монитор для пассажиров второго ряда прибавил дюйм по диагонали, к GPS-системе Uconnect можно подключить iPod. В «Коммандер» добавили датчик дождя, а также новые 17- и 18-дюймовые диски.

Пока я боролся с легким чувством досады (хотелось более значимых перемен!), наш караван свернул с асфальта сначала на пыльную грунтовку, а затем и вовсе замер перед открытым шлагбаумом и знаком «Four Wheel Drive Recommended» – рекомендован полный привод.

Последующие события запомнил надолго. Это была битва: десяток километров мы преодолевали четыре часа! Трасса Jamboree проложена по песчаным дюнам, усеянным на редкость нескользкими валунами, порой потрясающих своими размерами. Именно высокие фрикционные показатели позволяют соваться туда, куда я побоялся бы ступить и в кроссовках. Главное – следить за знаками наших проводников из команды «Джип»: «Вперед, потихоньку... А теперь пошел, пошел!». Капот упирается в небо, вижу лишь призывно машущую руку инструктора. Кажется, угол такой, что сейчас автомобиль упадет на крышу. Нельзя и съехать в сторону с узкой тропы – завалишься набок! Через долгих пять секунд мой дизельный «Чероки» – царь горы. С которой еще предстоит спуститься…

Езда вниз щекочет нервы не меньше, особенно если ты пассажир. Спасибо, ручку сделали в передней стойке! В «Коммандере» с его почти вертикаль-

Journal-plaza.net ®

Цены на «Гранд-Чероки» – от $55 464 за модификацию с 3,0-литровым дизелем V6 до $60 984 за версию 5,7 Hemi.

На панели приборов изменений немного: появился датчик давления в шинах (Tire Pressure Monitoring).

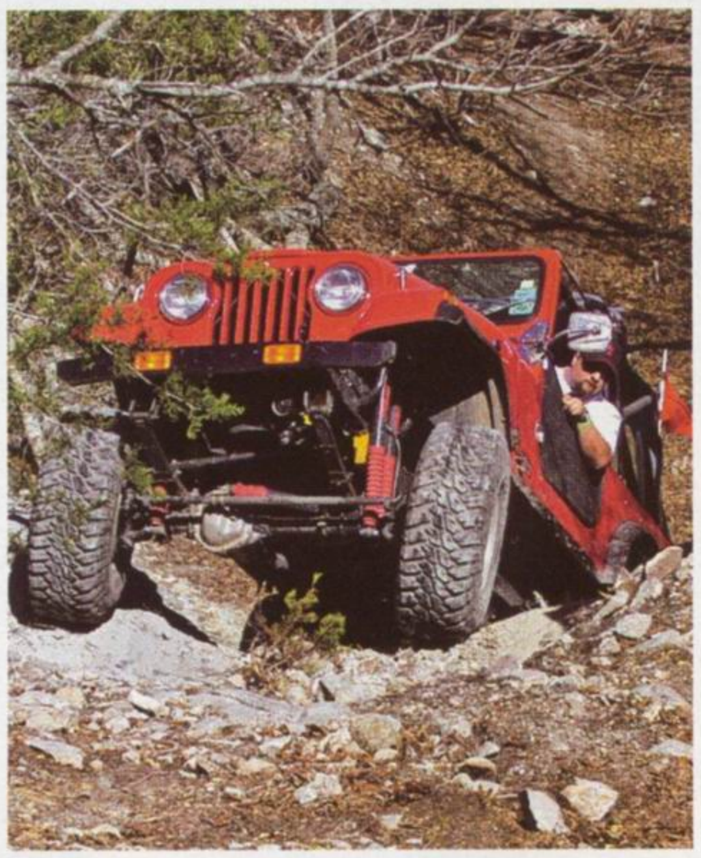
Панели дверей отделаны кожей и деревом, что делает салон более уютным.

ным ветровым стеклом и высокой крышей можно хотя бы попытаться взглянуть «под ноги», а на «Гранде» буквально падаешь в никуда. «Хру-ум!» – это мы зачерпнули песок передним бампером; «хря-а-а-ась!!!» – это уже где-то сзади. Ничего страшного, буксировочная проушина оставила очередной, тысячный по счету шрам на древней глыбе.

Конечно, «Коммандер» и «Гранд-Чероки» не самые сильные игроки на каменном поле. Существуют доведенные умельцами «рэнглеры-рубикон». С их короткими свесами и безумным дорожным просветом такая трасса – семечки. Но львиная доля гражданских вседорожников не взяла бы и первый сложный подъем. Ради проходимости механическую часть «Гранд-Чероки» и «Коммандера» инженеры... почти не тронули. Полный при-

ЧТО ТАКОЕ JAMBOREE?

Первый официальный уикэнд Jeep Jamboree провел в 1953 году энтузиаст Марк Смит. Американец на своем «Джипе» приехал в горы Сьерра-Невада. Годом позже к мероприятию подключилась фирма Willys, и вскоре фестиваль Jeep Jamboree приобрел массовый характер. Это ежегодное двухдневное приключение считается семейным, принять в нем участие может любой желающий – главное, чтобы у вас был «Джип», и непременно с пониженной передачей! Удовольствие покататься вне дорог подойдет людям с разным доходом: кто-то предпочитает приехать на своем «Джипе» к месту событий и жить в палатке, кто-то тащит «проходимца» на прицепе и живет в комфортабельном мотеле. Но на камнях все равны!



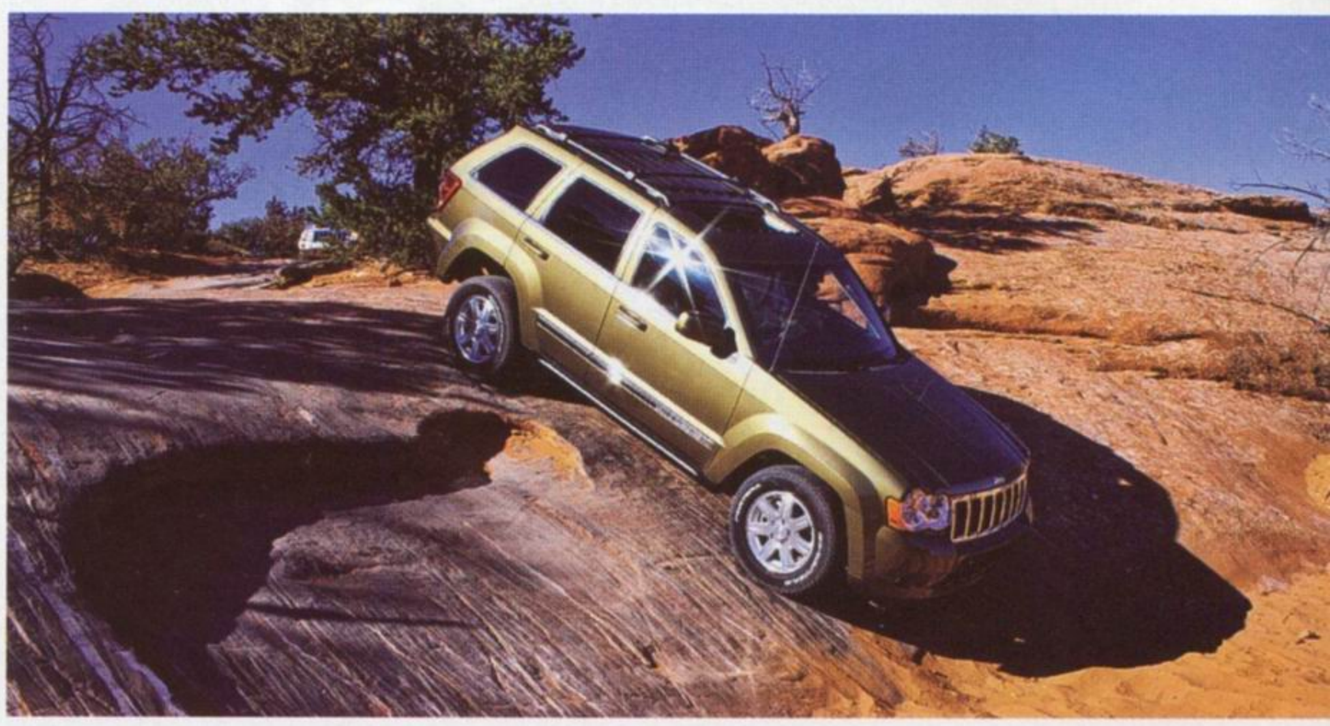
Journal-plaza.net ®

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	COMMANDER		GRAND CHEROKEE	
	3,0 CRD	4,7	3,0 CRD	4,7
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4787/1899/1919		4750/1870/1785	
база	2780		2780	
колея спереди/сзади	1590/1590		1575/1575	
Снаряженная масса, кг	2291		2140	
Полная масса, кг	2920	2900	2740	
Объем багажника (VDA), л*	109/794/1865		703/1554	
Топливо/ запас топлива, л	ДТ/83,3	А95/80	ДТ/83,3	А95/80
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	9,2	10,9	8,6	10,9
городской цикл	13,5	19,2	13,1	19,2
смешанный цикл	10,8	13,9	10,2	13,9
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация	V6	V8	V6	V8
Число клапанов	24	32	24	32
Рабочий объем, см^3	2987	4701	2987	4701
Степень сжатия	18	9,8	18	9,8
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	160/218 4000	223/303 5650	160/218 4000	223/303 5650
Крутящий момент, Н·м при об/мин	510 1600–2400	445 3950	510 1600–2400	445 3950
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	А5			
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	независимая на параллельных рычагах			
сзади	неразрезной мост			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			
Размер шин	245/65R17			

Обновленный интерьер «Гранд-Чероки» дорогих версий отличает среди прочего кожаная отделка крышки подлокотника, мягкий козырек над приборами.

На таких участках «Чероки» предпочтительнее: у него нижняя часть бампера предусмотрительно сделана съемной. Угол съезда увеличивается с 23 до 35°.



вод Quadra-Drive II с двухступенчатой раздаточной коробкой и тремя электронными дифференциалами повышенного трения – арсенал проверенный и эффективный. Работают быстро, способны перенаправить до 100% момента к колесу с лучшим сцеплением. Пониженная передача с отношением 2,72, солидные ходы подвесок дополняют портрет.

Особенно отмечу работу системы Hill Descent Control. С нею едешь словно на «Рэнглере-Рубикон» с его передаточным отношением в раздаточной коробке 4:1 и шестиступенчатой механикой. «Гранд-Чероки» на пониженной передаче и принудительно включенной первой скорости автомата ползет вниз не быстрее 1,6 км/ч. Хотите чуть живее? Пожалуйста: на второй «разгонитесь» до 4 км/ч, на последующих передачах –

Journal-plaza.net ®

Модифицированный «Коммандер» отличает кожаная отделка Luxury Leather Package и приятные мелочи вроде подогрева сидений второго ряда.

В Украину «коммандеры» поставляют пока лишь по индивидуальным заказам.

Музыку можно загружать через USB-разъем и хранить на встроенном жестком диске.

В европейской версии оцифровка спидометра, естественно, будет в километрах вместо миль.

«Гранд-Чероки» и «Коммандер» 2009 модельного года – легкая ретушь проверенных временем моделей добавила им уюта и солидности.

до 6, 9, 12 км/ч. Ползти на 1,6 км/ч можно даже назад! Причем система не отключается, если вы тормозите или добавляете газ. Антипод HDC – Hill Start Assist – дает не меньше уверенности, если вы по какой-либо причине остановились на полдороге к вершине.

Стряхивая песок с арок, выехали на асфальт. Здесь разница между «Коммандером» и «Гранд-Чероки» становится разительной. Самый большой «Джип» с 4,7-литровой «восьмеркой» воспринимается как тяжелая, хотя и быстрая машина, отлично подходящая для прямолинейного движения и склонная к кренам. Ну а «Чероки» с дизельным мотором неожиданно уверенно закладывает виражи, не отставая в слаломе от паркетников. Навстречу постоянно попадаются колонны участников Jamboree. Немного завидую им. Ведь свои камни я уже разбросал... ЗР

Journal-plaza.net ®

Миролюбивый агрессор

Может ли спорткар быть удобным, быстрым и к тому же практичным, проверял Сергей Воскресенский. Фото автора и «Ауди».

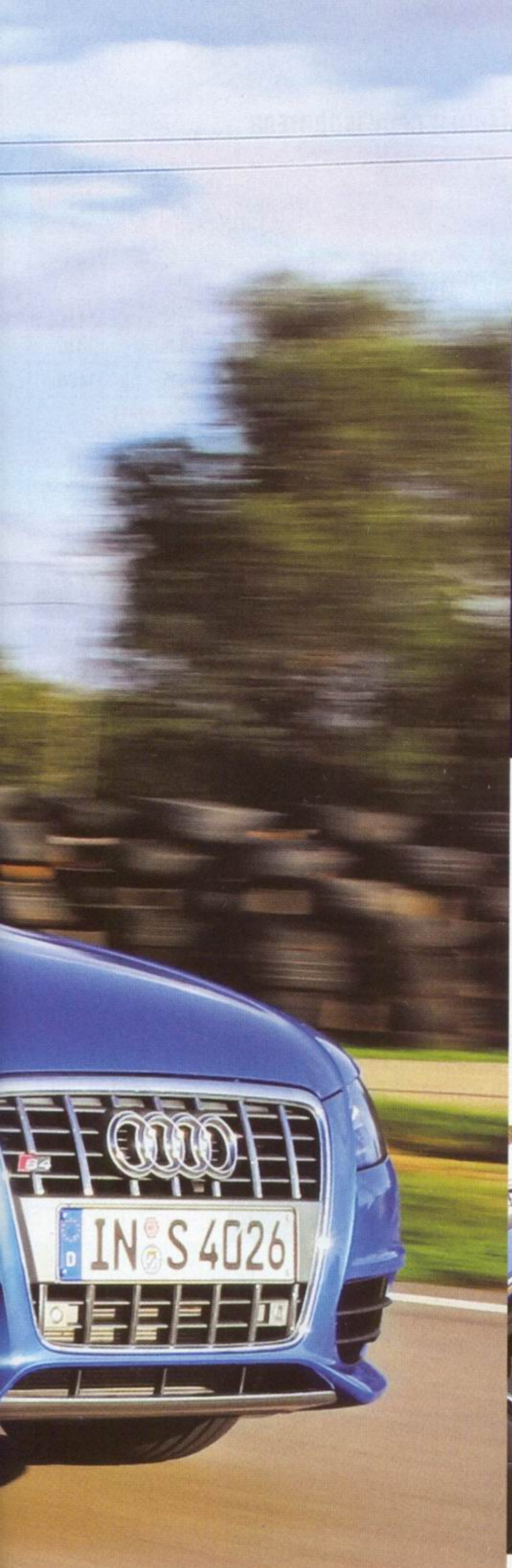
Летящая навстречу серая лента асфальта петляет среди оливковых рощ и бесконечной зелени. На Майорке почти нет обочин, а право на ошибку исключают метровой высоты барьеры из камней, аккуратно сложенных вдоль дороги. Что поделаешь, их слишком много на избалованных ярким солнцем сельскохозяйственных угодьях. Сейчас не сезон, поэтому можно слегка пренебречь осторожностью и вдоволь насладиться магическим темпераментом 333 лошадиных сил, легко и непринужденно выстреливающих совсем не маленький универсал с ярким фирменным шильдиком S4. Они не только трудятся, но и поют там под капотом – тщательно выверенным тоном V-образной трехлитровой «шестерки», подстегиваемой механическим наддувом. Отсюда дрожь в руках и чувство превосходства, культивируемое ни с чем не сравнимым звуком выпуска после каждого отрывистого переключения семиступенчатой коробки S-tronic.

Меня преследует неистребимое желание включить, попробовать все одновременно: спортивный задний дифференциал, активный рулевой механизм, электронно регулируемые амортизаторы. Ведь автомобиль, словно строгий и интеллектуально подкованный инженер, готов обрушить на собеседника все свои достижения да еще и озадачить новыми, доселе не опробованными. Я немного теряюсь в этом море технической и прочей информации, понимая безуспешность попыток ухватить все и сразу. Нет, надо прекратить без конца тыкать в клавиши выбора настроек и остановиться на чем-нибудь одном.

ЖИЗНЬ В КОМФОРТЕ

Когда свыкнешься с выверенными объятиями спортивных и в то же время достаточно просторных сидений, поверишь в правильность гоночных приборных шкал, ощутишь совсем не детскую упругость маленького руля, заводную напористость акселератора, кажется немного странным, что такой автомобиль может быть комфортным. Это не укладывается в голове, и тело каждый раз напрягается перед очередной кочкой в ожидании сильной встряски. А подвески S4 знай себе отрабатывают пологие волны и прочие огрехи дорожного полотна.

Journal-plaza.net ®



Салон «Ауди-S4» оригинален и современен. Использованы материалы, подчеркивающие дороговизну, в том числе кожа, алюминий, дерево (береза).

С тыла «S4 Авант» – абсолютно полноценный универсал.

Спортивные сиденья – с электрической регулировкой боковой поддержки и выдвигаемых подколенных подушек.

На первых порах кажется, что этого больше чем достаточно. Бьющая через край экспрессия мотора удачно соседствует с отменной, хотя временами слишком агрессивной акустикой и ненавязчивой добротностью отлично сбалансированного шасси. По потенциальным возможностям мы с автомобилем вроде бы почти спортсмены – одним движением можем забросить стрелку спидометра за любые разрешительные отметки. Тем не менее стоит правой ноге занять стабильное положение, как умный S-tronic тут же включит высшую передачу и о недюжинных возможностях машины будут напоминать только отменная тяговитость да, похоже, неистребимое звуковое сопровождение.

КОКТЕЙЛЬ АКТИВНОСТИ

Поведение «Ауди-S4» неумолимо меняется, как только отдаешь предпочтение режиму Dynamic. Пространство словно сжимается, становится насыщеннее и строже. Вот упруго вцепились в дорогу подвески, напрочь забыв былую расслабленность. Они и теперь не утомляют чрезмерной жесткостью, но при малейшей возможности дают почувствовать приоритеты в настройках. В унисон им жесткая, отрывистая работа коробки, которая теперь до последнего тянет и не спешит с переходом на более высокую передачу. Пожалуй, только теперь по-настоящему могу оценить энергетику мотора, становящегося агрессором после 4000 об/мин.

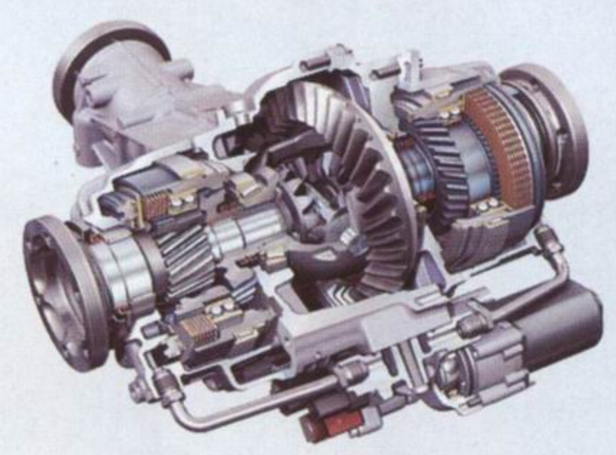
Но все это лишь прелюдия к тщательно спланированному действу. Вот рулевое колесо налилось недюжинной силой в быстром вираже, а потом, на прямой, опять стало легким и комфортным. В этих условиях можно и расслабиться. Стоило вновь оказаться на дуге, машина тут же внесла в настройки необходимую коррекцию, став резкой, напружиненной, отзывчивой.

Освоившись с управлением, понимаешь, что при езде на грани скольжения S4 ведет себя несколько необычно. Мягко, но настойчиво автомобиль заныривает внутрь поворота, в то время как согласно привычным канонам должен начать соскальзывать наружу. Непривычно, но нравится, и, смакуя чувство вседозволенности, начинаешь ею пользоваться, по-новому оценивая крутые виражи. Да, едет «Ауди» действительно здорово, вот только… возникло чувство, что машина

Journal-plaza.net ®

СПОРТ И КВАТТРО

Изюминка современного полного привода «Ауди» – это не только распределение крутящего момента с акцентом на задние (60%) колеса. Активный задний дифференциал открывает новые возможности вождения. Учитывая угол поворота колес, поперечное ускорение, скорость и другие параметры, блок управления рассчитывает оптимальное в конкретной ситуации распределение крутящего момента. В результате при изменении траектории дифференциал целенаправленно перераспределяет большую часть тяги на внешнее нагруженное колесо, как бы докручивая его. Тем самым компенсируется недостаточная поворачиваемость, равно как и снос передней оси, и автомобиль точно следует заданной траектории. Идея, в общем-то, не нова, но стараниями инженеров «Ауди» получила логичное развитие.



Audi S4 – отменное сочетание удобной повседневности, высокой экономичности и ярко выраженной ездовой агрессии.

самостоятельно принимает решения, и постепенно она начинает восприниматься как компьютерная игрушка, заметно дистанцированная от водителя.

Наверное, отчасти поэтому демонстрация возможностей на специальной трассе свелась лишь к обсуждению заднего активного дифференциала (кстати, все остальное – опции). В боевых условиях S4 проявил себя молодцом: очень чутко выполнял команды водителя. Но стоило поехать понаглее, обнаружилось, что в скольжении S4, как и положено, все же стремится увеличить радиус поворота.

ВСТРЕТИМСЯ В МАРТЕ

Эмоции, эмоции, эмоции… Кто бы мог подумать, что внешне солидные седан и универсал могут вызвать в душе бурю? Автомобиль получился технически сложным и необычным. Потребителю есть из чего выбрать. Вот, например, S-tronic и механика разительно отличаются друг от друга; инженеры объясняют это «скорострельностью» электронной коробки и, следовательно, большей скоростью закрытия дроссельных заслонок. Отсюда, кстати, так греющий душу автогурмана звук, рождаемый глушителем. На обычной механике такого тембра нет, мотор рокочет более прозаично. И в этом четкий расчет. Ведь выбравший механическую коробку почти наверняка искал версию поскромнее.

Заняться сложным выбором можно будет уже весной. Точных украинских цен пока нет. В Германии базовые седан и универсал S4 оценены примерно в 50 950 и 52 600 евро. Но покупатели и там и здесь, думаю, найдутся. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi S4 3,0 TFSI	
	Avant	Sedan
Общие данные		
Размеры, мм: длина	4717	4717
ширина	1826	1826
высота	1415	1406
база	2811	
колея спереди/сзади	1552/1539	
Объем багажника, л	490/1430	480/962
Радиус поворота, м	5,7	
Снаряженная масса, кг	1735	1650
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,4	5,1
Макс. скорость, км/ч	250	
Топливо/ запас топлива, л	A95/64	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	7,2	7,3
городской цикл	13,7	13,7
смешанный цикл	9,6	9,7
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V6	
Число клапанов	24	
Рабочий объем, см^3	2995	
Степень сжатия	10,3	
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	245/333 5700–7000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	440 2900–5300	
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	A7	M6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	245/40R18	

Journal-plaza.net ®

Не скучай!

«Ибица» перестала быть СЕАТом! В том смысле, что избавилась от «фамильных» недостатков, – утверждают Ярослав Московка и Сергей Торгалов (фото).

В предыдущих тестах мы критиковали испанские авто за неважную плавность хода. Новая «Ибица» этим почти не грешит. Компактный автомобиль бойко катится по нашим щербатым улицам, не замечая мелких и даже средних неровностей. Подвеска не только отрабатывает их играючи, – она еще и достаточно упругая и длинноходная, чтобы не допустить пробоев.

Ахиллесовой пятой протестированных нами «испанцев» был и низкий акустический комфорт. Так, в «Альтеа» и «Леоне» на скорости 90 км/ч уже досаждали гул шин и вибрация. «Ибица» тоже не идеал, но шумовиброизоляция у нее заметно лучше. Внешние шумы в салоне появляются на высокой скорости, а мотор с трансмиссией и вовсе «молчуны».

МАЛЕНЬКИЙ ГОНЩИК

Главные семейные ценности – заводной темперамент и превосходную управляемость – «Ибица» сохранила.

Из европейской гаммы трех бензиновых двигателей для Украины пока оставили лишь 1,4-литровый 85-сильный (еще доступен 1,9-литровый дизель), но юркому и легкому хэтчбеку его вполне хватает, особенно в городе. Озорной 16-клапанный мотор очень охотно откликается на добавление газа. Машина шустро разгоняется до 60 км/ч, благо три первые передачи довольно короткие (а по великолепной четкости переключения передач «Ибица» почти не уступает «Ауди-ТТ»).

Четвертая с пятой заметно длиннее, и на шоссе при обгонах это чувствуется. 100 км/ч «Ибица» набирает за 12 с лишним секунд – на шоссе она кажется вялой после напористой резвости в городе. Впрочем, для спокойной манеры езды мотора более чем достаточно.

У руля с электрогидроусилителем 2,7 оборота от упора до упора. Ему немного недостает обратной связи, но, несмотря на «дамский» В-класс, он вовсе не легковесный. Удачные настройки подвески позволяют проходить повороты с минимальными кренами. А очень цепкие тормоза будто сделаны в расчете на самую мощную версию «Купра», которая появится в 2009 году.

КОМФОРТ НА ДВОИХ

Изменила «Ибица» канонам СЕАТа и по части отделки: уж столько доставалось испанцам за грубоватый твердый пластик! Ценители марки, правда, утверждают, что отделочная мишура – ничто по сравнению с ездовыми качествами автомобилей из Толедо, но большинству современных покупателей подавай и то и другое… Вот им-то новая «Ибица» наверняка угодит: ее интерьер в фирменном спортивном стиле радует уютными мягкими материалами и даже выглядит с претензией на роскошь.

За рулем удобно и для В-класса вполне просторно. Сиденья с хорошей боковой поддержкой так и подначивают азартно войти в кривую. Обзору слегка мешают массивные передние стойки – в поворотах надо крутить головой, но так нынче на всех авто, готовых похвастать пятью звездами EuroNCAP («Ибица» из их числа). В каждой клавише и рычажке узнается «Фольксваген» – эргономика в полном порядке. За исключением, правда, фирменной аудиосистемы: навигация по папкам дисков у MP3-чейнджера

SEAT IBIZA

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4052
ширина	1693
высота	1445
Объем багажника, л	292
Снаряженная масса, кг	1025/1125
Разгон 0–100 км/ч, с	12,2/10,6
Максимальная скорость, км/ч	175/187
Топливо	А-95/ДТ
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	5,1/3,9
городской цикл	8,2,6,1
смешанный цикл	6,2/4,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 63 кВт/85 л.с. при 3800 об/мин, 132 Н·м при 3800 об/мин; дизель, Р4, 8 клапанов, 1,9 л, 77 кВт/105 л.с. при 1900 об/мин, 240 Н·м при 1900 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5

настолько невнятна, что с ходу в нее нипочем не вникнуть…

«Ибица», как и прежде, машина, по сути, для двоих (или для пары с маленькими детьми): на заднем сиденье очень тесно. Взрослые усидят на нем максимум полчаса, а потом взмолятся о пощаде – ноги девать просто некуда. А вот 292-литровый багажник по сравнению с предыдущей версией вырос на 25 л, что порадует любителей пикников и путешествий.

РЕЦЕПТ ОТ СКУКИ. НЕДОРОГО!

Новая «Ибица» заимствовала множество привлекательных черт у старших брендов концерна VW: ее создатели с гордостью заявляют, что ориентировались на «Ауди-А3». В результате вышел стильный, комфортабельный и очень хорошо оснащенный городской автомобиль, сохранивший острый перчик СЕАТовской спортивности. При цене в Украине от $17 990 он будет интересен тем, кто молод, – прежде всего душой. Я бы с удовольствием купил эту «Ибицу» жене. С тайным корыстным расчетом хотя бы раз в неделю самому развеять скуку! **ЗР**

Тест организован при участии компании «Формула Мотор Украина».

Сохранив заводной темперамент, «Ибица» стала комфортнее и дороже на вид.

Яркий «спортивный» интерьер с интересными дизайнерскими находками выгодно отличает СЕАТ от «фольксвагенов» и «шкод». Теперь же он сравнялся с ними и по качеству материалов.

Аудиосистема с MP3-чейнджером отлично звучит, но управление у нее на редкость неудобное.

Зеркала эффектно выглядят, но главное – к обзору претензий нет.

Journal-plaza.net ®

«Спортсмен» в красном фраке

Спортивные вариации на классическую тему полноприводников нынче в моде. Компания «Вольво» не осталась в стороне от нее. Из Киева в Одессу и обратно проехал на «Вольво XC90 Sport» Сергей Лукьянчук. Фото автора.

За рулем трех «Вольво-XC90», встреченных мной в Одессе (один даже в версии Sport), сидели женщины. Их традиционно привлекает высокая безопасность, но – не только. В просторном салоне очень тихо, уютно и удобно. Низкий уровень аэродинамических шумов позволяет насладиться великолепным звучанием аудиосистемы Premium Sound CD/MP3 с 12 динамиками. Габариты автомобиля хорошо ощутимы даже для новичка. Понравилось, что дверь багажника состоит из двух частей: чтобы забросить небольшую сумку, не надо «махать» дверью – достаточно поднять верхнюю часть.

Во имя пассивной безопасности центральные стойки кузова XC90 сделаны массивными. Это сильно ограничивает видимость при «мотоциклетном» повороте головы. Контролируя мертвую зону при перестроениях и т.п., водителю приходится выглядывать из-за стойки, т.к. сектор обзора наружных зеркал не слишком широк. Поэтому очень полезна опционная система BLIS, входившая в комплектацию «моего» автомобиля, – небольшие камеры в ножках наружных зеркал распознают машину в мертвой зоне и сигнализируют об этом. В городской толчее систему можно отключить кнопкой на панели, – здесь BLIS бесполезна, т.к. лампочка мигает практически постоянно.

ДЛЯ ХОРОШИХ ДОРОГ

Очень компактная V-образная «восьмерка» объемом 4,4 л и мощностью 315 л.с. создана в сотрудничестве с японской компанией Yamaha. Ее удалось установить поперечно, да еще и расположить рядом под капотом 6-ступенчатый «автомат» Geartronic (его особенность в том, что, получая информацию от рулевого управления, он не меняет ступень в повороте).

Максимальный крутящий момент впечатляет: 440 Н·м. Пожалуй, динамика – это единственное, чем «Вольво-XC90 Sport» оправдывает свое название, но... такой же силовой агрегат стоит и на обычной, не спортивной версии.

«Вольво-XC90» оснащен усовершенствованной системой полного привода AWD, где за распределение крутящего момента отвечает многодисковая муфта «Халдекс» с электронным управлением. Специальный клапан в муфте поддерживает постоянное давление масла даже при выключенном моторе, и это заметно ускоряет старт с места, особенно на скользкой или мокрой дороге. Автомобиль снаряженной массой 2115 кг разго-

Journal-plaza.net ®

няется до первой «сотни» за 7,3 с – очень неплохо!

Чтобы в полной мере ощутить динамику машины, мы заехали на заброшенный военный аэродром, где отвели душу, разгоняя XC90 до 190 км/ч. Расход топлива в таком режиме составил 18-19 л/100 км – на литр-два больше, чем в городе.

После 15 км/ч муфта переходит в автоматический режим работы. В нормальных дорожных условиях автомобиль практически переднеприводный, поскольку передняя ось получает 95% крутящего момента. Но как только передние колеса начинают проскальзывать, «Халдекс» распределяет момент между осями поровну.

В отличие от обычного «Вольво-XC90», у версии Sport более жесткие амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости, а 19-дюймовые диски «обуты» в низкопрофильные шины 255/50 R19 вместо стандартных 235/65 R17. В результате машина более чем уверенно проходит на высокой скорости повороты. Но как только под колесами появляется разбитая дорога, шикарный кроссовер превращается в тряскую телегу: все неровности и выбоины подвеска не отрабатывает, а с грохотом вбивает в салон, сопровождая это ударами на руле.

Есть претензии и к рулевому механизму. С остротой у него полный порядок – 2,7 оборота от упора до упора. К тому же любой водитель предпочтет руль с кожаной обивкой в версии Sport деревянному в обычном XC90. И все же работать рулем приходится больше, чем хотелось бы. На малых скоростях он довольно жесткий и тяжелый. Ему не хватает обратной связи и возвратного момента, так что после поворота надо принудительно возвращать его в центральное положение.

ПОКА НЕ ЗВУЧИТ

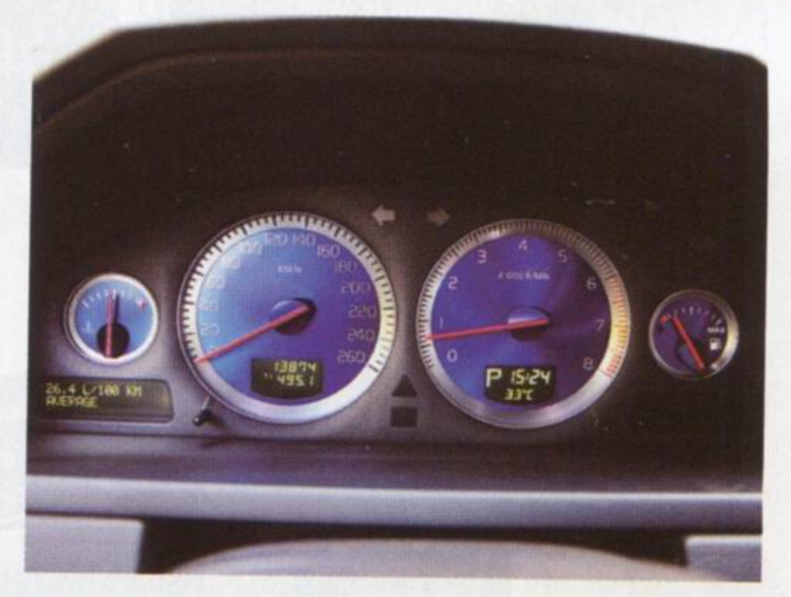
В Одессе я посетил знаменитый оперный театр, и, очевидно, поэтому «Вольво-XC90 Sport» вызвал у меня музыкальные ассоциации: он словно качественный дорогой инструмент. Но начав играть скоростные пассажи, понимаешь, что он не дотягивает до ожидаемого уровня. Мощный мотор, подвеска и рулевое должны «звучать» слаженно и в унисон, как в кроссоверах, изначально заточенных под спорт – БМВ X5 или «Порше-Кайенна». У «Вольво-XC90 Sport» это не получается.

Может, я слишком многого ожидал от этого автомобиля? Уверен, что следующие произведения «Вольво» на тему Sport будут удачнее и вызовут аплодисменты поклонников шведской марки. **ЗР**

Благодарим компанию «Виннер Импортс Украина» за предоставленный на тест автомобиль.

«Вольво-XC90 Sport» – дорогой и качественный инструмент. Но две-три струнки в нем слегка диссонируют.

Интерьер, пожалуй, даже излишне строг. Впрочем, к классическому фраку он подойдет.



Приборы по-шведски лаконичны. Спидометр размечен с большим запасом: даже с самым мощным мотором «максималка» у XC90 – 210 км/ч.

VOLVO XC90 Sport

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4807
ширина	1898
высота	1784
база	2608
Объем багажника, л	210
Снаряженная масса, кг	2115
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	80 л
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	9,8
городской цикл	19,8
смешанный цикл	13,5
Размер шин	255/50 R19

ДВИГАТЕЛЬ

бензиновый, V8, 16 клапанов, 4414 см^3, 232 кВт/315 л.с. при 5850 об/мин, 440 Н·м при 3900 об/мин

ТРАНСМИССИЯ

полноприводная; А6

Journal-plaza.net ®

Всё, кроме скромности

Journal-plaza.net ®

Он огромен и силен, как молодой слон. Его 6-литровый 12-цилиндровый дизель развивает 500 л.с. и способен скрутить трансмиссию моментом 1000 Н·м. Умеренность ему не свойственна в принципе. Повадки зверя «Ауди-Q7» с новым супермотором изучал Анатолий Фомин. Фото автора и «Ауди».

Размеры Q7 априори исключают всякие мысли о скромности. Больше 5 метров длины, 3 метра колесной базы, 2 метра ширины, 20-дюймовые колеса с шинами 295/45R20, снаряженная масса 2,6 тонны. Это характеристики модификации V12 TDI Quattro – той самой, что еще совсем недавно была выставочным концептом.

ВОПЛОЩЕНИЕ ИДЕИ

Сверхмощный мотор в обыкновенном автомобиле, например большом кроссовере, – хороший рецепт приготовления запоминающегося блюда. Полный привод, современное шасси, достаточно низкое расположение центра тяжести позволяют без особых проблем реализовать огромный потенциал двигателя. Извечный соперник «Ауди» из соседнего Мюнхена показывал BMW X5 Le Mans в Женеве в 2000 году. У него под капотом стоял 12-цилиндровый 700-сильный мотор для «Мак-Ларена F1». Автомобиль собирал толпы посетителей, установил рекорд в своем классе на Нюрбургринге (7 мин 49,92 с), но серийным так и не стал. Компания «Ауди» пошла своим путем: вместо высокофорсированного атмосферного бензинового мотора решила упрятать под капот своего левиафана 12-цилиндровый турбодизель, пусть более скромный по мощности, но с чудовищным крутящим моментом. Более того, «Ауди» доводит дело до конца и запускает автомобиль в серию.

Мощность – это в первую очередь скорость. Даже такому гиганту, как «Ауди-Q7», менее 400 «лошадей» под капотом достаточно, чтобы положить стрелку спидометра на добровольное ограничение – 250 км/ч. На что же способны 500 лошадиных сил и 1000 Н·м крутящего момента?!

ПОЛМИНУТЫ ДО ОТРЫВА

Даже не столь эксклюзивный «Ауди-Q7» с дизельной «восьмеркой» очень быстр и чрезвычайно комфортен. Каков его собрат, у которого цилиндров и мощи в полтора раза больше? Еще быстрее и комфортнее?

Стоит лишь пустить двигатель, чтобы убедиться: V12 TDI Quattro не похож на гигантскую плюшевую игрушку. Рокот 6-литрового мотора ненавязчиво проникает в салон при самом осторожном касании правой педали, легкая вибрация заставляет усомниться, что под капотом – идеально уравновешенный 12-цилиндровый двигатель.

Самое главное при управлении «Ауди-Q7 V12 TDI Quattro» – быть

Journal-plaza.net ®

Ощущение простора и света можно усилить, если выбрать в списке дополнительного оборудования стеклянную крышу. Сам салон может быть пяти-, шести- или семиместным.

Классическая приборная панель «Ауди-Q7 V12 TDI Quattro» демонстрирует красную зону тахометра с 4800 об/мин и спидометр, размеченный до 310 км/ч – намек на очень большой потенциал машины.

Контрастный интерьер в кожаном исполнении. Для заказчика доступны любые комбинации. В стандартной комплектации – кевларовые вставки на дверях и центральной консоли.

НЕГРУЗОВИК

Шестилитровый дизель обычно встречается на современных грузовиках полной массой 16–18 тонн. Такой двигатель в легковом автомобиле? Нет, у грузового мотора подобного объема вероятнее всего будет только половина мощности и числа цилиндров «Ауди», хотя в величине крутящего момента он не уступит. А еще двигатель грузовика окажется раза в полтора тяжелее, гораздо больше по размеру (особенно в высоту) и будет развивать максимальную мощность при вдвое меньшем числе оборотов. Кроме того, у него узкий рабочий диапазон, что обычно компенсируют девятью – двенадцатью передачами. В общем, даже для большой, но легковой машины совсем не годится!

Journal-plaza.net ®

Параметры чемпиона: 5063 мм длины, 2000 мм ширины, 1697 мм высоты, колесная база 3002 мм; снаряженная масса 2605 кг.

Контроллер MMI (мультимедийный интерфейс) соседствует с селектором автоматической 6-ступенчатой коробки передач. Последний наверняка будет использоваться редко.

Необычная конструкция высокочастотных динамиков фирмы Bang&Olufsen способствует формированию отличной звуковой сцены.

очень аккуратным с правой педалью. Потому что даже самое быстрое движение ею с амплитудой больше сантиметра отзывается мгновенным толчком в поясницу. Кажется, гидротрансформатора в трансмиссии нет вовсе, инертность полного привода автомобилю в принципе неведома. А уж если надавить на педаль от души… Возникшее ощущение сравнимо только с испытываемым во взлетающем лайнере.

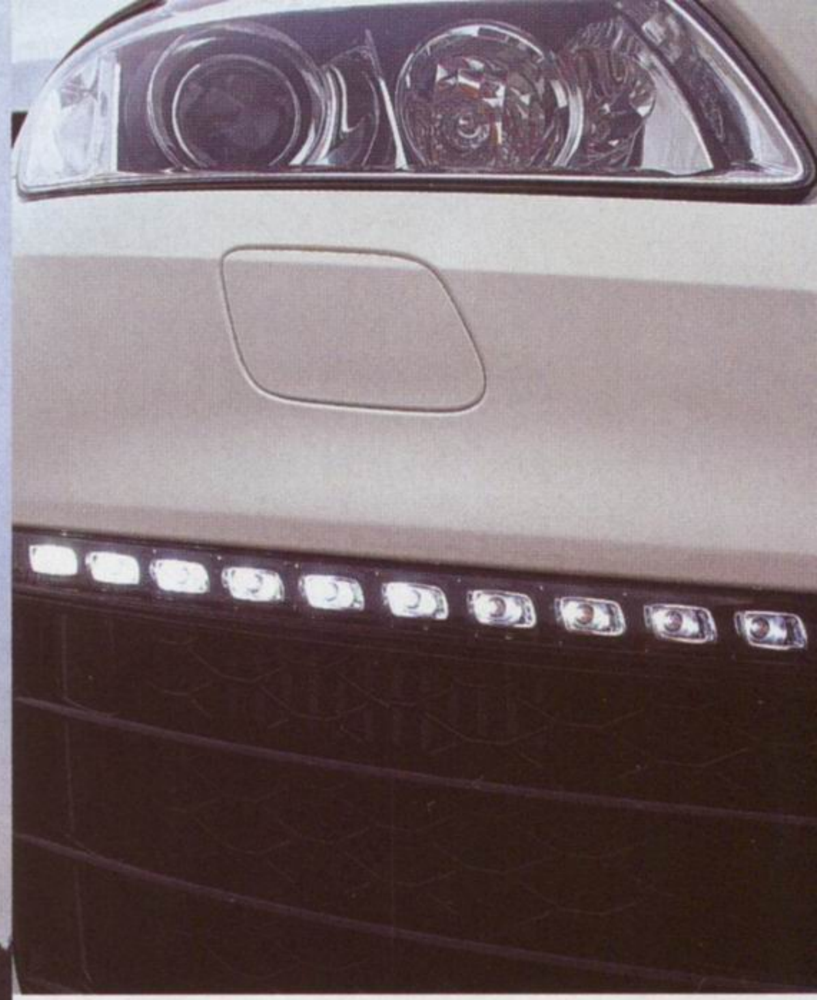
«Ауди-Q7 V12 TDI Quattro» – самый мощный на сегодня дизельный легковой автомобиль. Его динамика под стать мощности, но впечатление, которое он производит на водителя, гораздо ярче!

Чуть больше 30 секунд – и можно брать штурвал на себя!

Даже разогнавшись до 200 км/ч, автомобиль обладает огромным запасом динамики. Поначалу к этому трудно привыкнуть. Впрочем, зачем привыкать? Достаточно поверить, что возможности разгона не ограничены! Конструкторы не стали увлекаться «длинными» передачами и заточили трансмиссию под наибольшее ускорение. Благодаря полному приводу все возможности мотора реализуемы без лишних проблем. Конечно, если речь идет о сухом асфальте, где шины шириной 295 мм могут отдать дороге все свои сцепные способности.

Затормозить груженый трехтонный автомобиль гораздо проще, чем кажется: гигантские тормозные диски из керамики (420-миллиметровые с восьмипоршневыми суппортами для передних и 370-миллиметровые четырехпоршне-

Journal-plaza.net ®



Двенадцать ярких светодиодов под каждой фарой – не просто фирменный стиль и намек на 12 цилиндров под капотом. Это фары дневного света.

Оригинальный бампер и овальные выпускные трубы – специально для «Ауди Q7 V12 TDI Quattro». Для тех, кто еще не освоил приметы самой мощной версии, есть шильдик.

По сравнению с обычным «Ауди-Q7» у 12-цилиндровой машины колесные арки расширены на 26 мм спереди и на 30 мм сзади. Накладки на пороги тоже оригинальные.

С помощью встроенных сепараторов багажный отсек можно разделять в любых пропорциях. Передвижные анкерные скобы позволяют надежно закреплять тяжелый груз. У кроссоверов такое решение сегодня популярно.

вые для задних колес) легко и без проблем переводят кинетическую энергию в тепловую. Размер колес, в которые они помещаются, – 20 дюймов. Это самые маленькие, которые можно встретить на «Ауди-Q7 V12 TDI Quattro». Альтернатива им – 21-дюймовые с более низкопрофильными шинами и тремя вариантами дизайна (20 спиц).

Если в способностях разгоняться и уверенно тормозить с впечатляющей скорости сомнений не осталось, то насчет прохождения поворотов они были. Несмотря на внушительные размеры и массу взрослого гиппопотама, этот «куседьмой» оказался более чем проворным. Инженеры, доводившие шасси, явно пожертвовали комфортом ради управляемости. В результате даже в комфортном режиме подвески автомобиль остается достаточно жестким, зато беспрекословно откликается на малейшее движение рулем. В повороте среднего радиуса буквально кожей ощущаешь сумасшедшее сцепление колес с дорогой.

Хочется еще добавить газу, но вдруг охватывает странное чувство осторожности. Кажется, мощь двигателя и сцепление автомобиля с дорогой настолько велики, что мотор скорее расплющит закаленные шарики в шарнирах равных угловых скоростей, чем сорвет колеса в пробуксовку. Электроника системы стабилизации не даст машине выйти из-под контроля, но позволит насладиться скоростными поворотами в полной мере.

Хочется еще быстрее? Можно отключить электронику. Только надо помнить: едва чудовищный крутящий момент провернет колеса, «Ауди-Q7 V12 TDI Quattro» поедет совсем по-другому. В этих режимах массу уже не сбросишь со счетов – даже водителю с хорошими навыками езды на полноприводных машинах надо быть предусмотрительным. Тяги будет достаточно всегда, поскольку 1000 Н·м крутящего момента доступны уже при 1750 об/мин и не убавятся вплоть до 3250 об/мин. Причем этот диапазон гораздо шире, чем кажется!

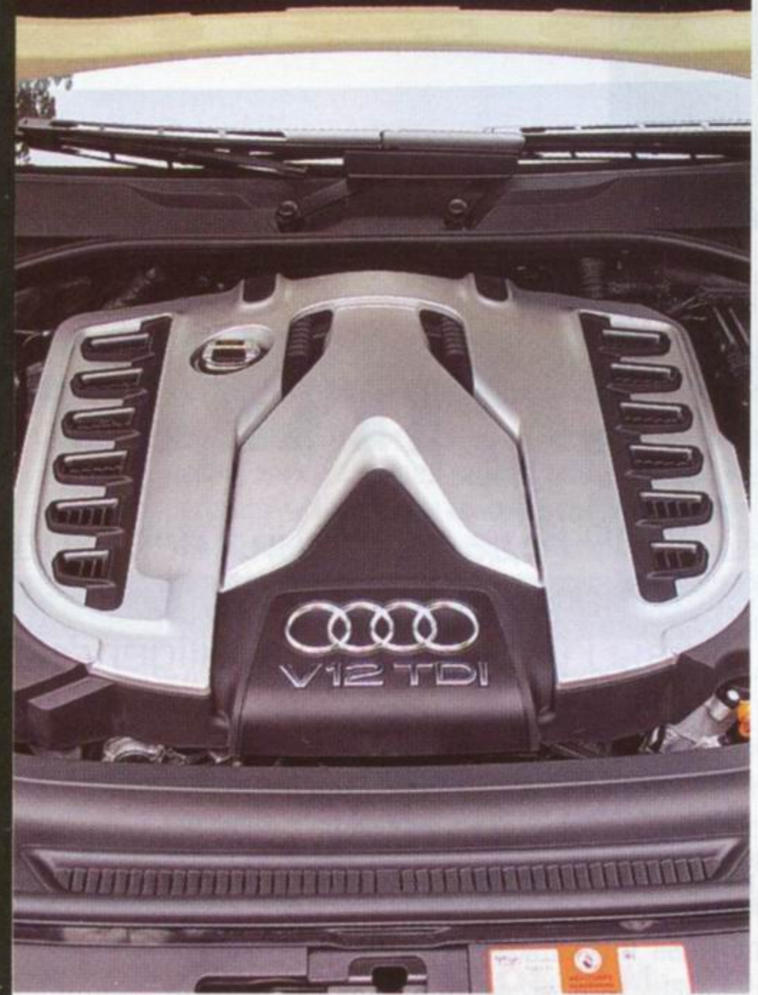
Огромный кроссовер разгоняется так, что ощущения вестибулярного аппарата не сходятся с исчезающей за кормой действительностью.

Journal-plaza.net ®

ШЕСТЬ И ДВЕНАДЦАТЬ

Двенадцатицилиндровый дизель «Ауди» имеет в длину 684 мм – на 166 мм больше, чем восьмицилиндровый. Его уникальный блок цилиндров – с углом развала 60 градусов. Таких у «Ауди» больше нет: шести- и восьмицилиндровые моторы фирмы имеют угол развала 90 градусов. Для «шестерок» он не оптимален, но проблемы недостаточной плавности работы решаются уравновешивающими валами. Двенадцатицилиндровый же мотор правильной конфигурации уравновешивать не нужно.

Давление впрыска в системе питания «коммон рейл» благодаря двум ТНВД и форсункам с пьезоэлементами максимальное на сегодняшний день – 200 МПа. Разумеется, есть и пара турбокомпрессоров с изменяемым направляющим аппаратом турбины, и огромные радиаторы охлаждения наддувного воздуха (давление наддува 1,7 атм), и управляемая рециркуляция газов с охлаждением в отдельном теплообменнике.



Это всего лишь пластиковая крышка, сам супердизель скрыт под ней. Впрочем, ее форма и надпись не позволят усомниться в числе цилиндров.

Огромные решетки под фарами скрывают радиаторы промежуточного охлаждения правого и левого турбокомпрессоров – воздуху после них требуется хорошенько остыть.

А вот при обычной езде «Ауди-Q7 V12 TDI Quattro» кажется грубоватым.

Своим скромным собратьям с более спокойными моторами автомобиль уступает в комфорте и невозмутимости. Впрочем, он слишком особенный, чтобы просто ездить. Ему необходимо то и дело демонстрировать свою силу. Когда на активную езду провоцирует авто весом больше 2,6 тонны, в этом что-то есть!

ИДЕАЛЬНЫЙ АТЛЕТ

«Ауди-Q7 V12 TDI Quattro» – выдающийся спортсмен. Многоборец? Нет. Может быть, тяжелоатлет? Нет, но уже теплее. Значит, культурист? Видимо, да. Слишком выразительно у него получается напрягаться. Слишком старательно он готов выполнять упражнения. Хотя, пожалуй, излишне массивен, чтобы ставить абсолютные рекорды. Но чертовски силен, изумительно сложен и абсолютно уникален. Идеальных атлетов не бывает – в каждом виде спорта свои чемпионы. **ЗР**

Journal-plaza.net ®

Точки над i

С 2009 года компания переходит на новую классификацию моделей, придуманную специально для Европы. Отныне после буквы i (innovation, intelligence, inspiration – инновация, интеллект, вдохновение) в индексе машины будут цифры, соответствующие классу (класс A – 10, B – 20 и т. д.). Считать по-корейски учился Александр Добин.

i10 – МАЛ ЗОЛОТНИК, ДА ДОРОГ?

Городской малыш (длина 3565 мм, ширина 1595 мм) «Хёндай-i10» дебютировал осенью 2007 года в Индии, а в марте 2008-го был показан на Женевском автосалоне. В свете финансовых неурядиц модель может стать бестселлером. Цены на i10 очень демократичны (65 950–76 900 грн), а базовых опций достаточно, чтобы считать новинку А-класса не просто комфортной, а роскошной. Одно́ настораживает: компания «Хёндай» сейчас всеми силами стремится уйти от имиджа производителя дешевых автомобилей. За рубежом продается более мощная версия с мотором 1,3 л (78 л.с.), до нас она пока не доехала.

i20 – ИЗОБИЛИЕ ВЕСНОЙ

На смену «Гетцу», хиту последних трех лет, компания «Хёндай» выводит хэтчбек i20, представленный в октябре 2008 года на Парижском автосалоне. Авто построено на новой платформе (колесная база выросла на 70 мм – до 2525 мм), имеет, можно сказать, избыточную базовую комплектацию (см. таблицу) и будет продаваться аж с семью двигателями нового семейства и тремя коробками передач.

В Украине «двадцатка» появится весной; компания обещает, что она будет ненамного дороже «Гетца». В надежде на грядущую популярность i20 «Хёндай» планирует нарастить мощ-

Малышей i10 собирают только в Индии, но экспортировать будут во все страны Европы.

Перед «Хёндай-i20» встанет нелегкая задача конкурировать с «Тойотой-Ярис», «Фордом-Фиеста» и «ФИАТ-Гранде Пунто».

Купе на базе флагманской модели в скором времени превратится из концепта в i70.

Дизайн флагмана модельного ряда «Дженезис» – хорошо перемешанный винегрет из БМВ, «Лексуса», «Мерседеса» и «Инфинити».

Journal-plaza.net ®

ность завода в Носовице до 300 тыс. машин к 2011 году.

i30 – СПОРТ БЕЗ АГРЕССИИ

Это первый автомобиль марки, разработанный специально для европейского потребителя. Компания не скрывает его родства с «КИА-Сид» (платформа у машин одна и та же), но внешность у «тридцаточки» более утонченная: она спортивна, однако без агрессии. Здесь успешно применили большинство достижений корейцев в области электроники – от LCD-технологии в информационном дисплее до специального модуля управления iPod.

Еще до массового появления на рынке «тридцатка» стала автомобилем года в Испании и получила пять звезд в крэш-тестах EuroNCAP. У нас машину предлагают с тремя бензиновыми моторами (109-140 л.с.) и дизелем, цена от 101 400 дл 142 000 грн.

ix55 – У АДВОКАТА И У МЕНЯ

Семиместный (в Европе ix55) «Веракруз» в Украине доступен в 6 комплектациях, в том числе с уникальным S-образным дизелем. Цены – от 225 200 до 283 100 грн. Полноценный, комфортный, хорошо собранный вседорожник оснащен навигацией и шестью подушками уже в базовой версии. Продавцы позиционируют его как имиджевую модель.

«ДЖЕНЕЗИС» – ВИНЕГРЕТ РОСКОШИ

Флагман модельного ряда создан в традициях премиум-сегмента: пневматическая подвеска, система адаптивного освещения, камеры обзора, адаптивный круиз-контроль и еще пара сотен радостей электроники, безопасности и комфорта. Если присмотреться, в экстерьере можно узнать знакомые детали: крышу и боковые стекла моделей БМВ и «Инфинити», капот а-ля «Лексус-GS», фары «Мерседеса» S-класса. Тем не менее седан производит впечатление вполне самобытного. Комплектация единственная, ценой 268 000 грн.

СЧИТАЕМ ДО СТА

Новое поколение седана «Соната» с индексом i40 появится на европейском рынке через два года и составит конкуренцию таким моделям, как «Опель-Инсигния» и «Форд-Мондео». На подходе i70 – седан еще более мощный и комфортный, чем заявленный «Дженезис». Вместе с ним ждем i50 с кузовом купе-кабриолет. До 2010 года производитель планирует занять цифрами после i все пространство до сотни. И пойти дальше… **ЗР**

Версия	Комплектация	Цена
	HYUNDAI i10	
GL	Передние противотуманные фары, ABS, подушки безопасности водителя и пассажира, подогрев сидений, электропривод зеркал заднего вида, кондиционер, передние и задние стеклоподъемники, регулируемая рулевая колонка, гидроусилитель руля, аудиоподготовка (6 динамиков), центральный замок, иммобилайзер, полноразмерное запасное колесо.	65 950-76900 грн
	HYUNDAI i20	
	6 подушек безопасности, климат-контроль, MP3-магнитола с 4 динамиками, многофункциональный руль, система слежения за давлением в шинах, регулируемое в 4 направлениях сиденье водителя, электрозеркала, стеклоподъемники, дистанционное отпирание центрального замка, преднатяжители ремней безопасности, активные подголовники, ABS последнего поколения, система курсовой стабилизации, система электронного распределения тормозных усилий.	
	HYUNDAI i30	
	Кожаная отделка руля и рукоятки КПП, легкосплавные колеса, люк с электроприводом, противотуманные галогеновые фары, самозатемняющиеся зеркала (с подогревом и электроприводом) автоматически складывающиеся при выключении двигателя, электростеклоподъемники, активные подголовники, кондиционер, подлокотник водителя, электроусилитель руля, регулировка руля по высоте и глубине, подогрев сидений, аудиоподготовка, CD, датчики света и дождя, парктроник, центральный замок с ДУ, ABS, иммобилайзер, 6 подушек безопасности.	101 400-142 000 грн
	HYUNDAI GENESIS	
	6 подушек безопасности, активные передние подголовники, ABS+ EBD+ESP+Brake Assist, иммобилайзер, электрорегулировка сиденья водителя в 12 направлениях, переднего пассажира в 4 направлениях, электростеклоподъемники с безопасным режимом, автоматическая настройка зеркал при включении задней передачи, доступ без ключа, двухзонный климат-контроль, оптитронная панель приборов, бортовой компьютер, самозатемняющиеся зеркала, ксеноновые фары, передний и задний датчики парковки, датчик дождя, круиз-контроль, обогрев зоны покоя стеклоочистителей, 14 динамиков Lexicon + USB & AUX, (радио, CD/MP3, 6 CD, эквалайзер), амортизаторы с изменяемой жесткостью, литые 17-дюймовые колеса с резиной 225/55. Вентиляция передних, электропривод задних сидений, блок управления в заднем подлокотнике, двухзонный климат-контроль с датчиком запотевания лобового стекла, самозатемняющиеся зеркала заднего вида, поворотные ксеноновые фары, люк с электроприводом, звуконепроницаемые стекла с защитой от UV-лучей, электропривод крышки багажника, отделка кожей и деревом, пневматическая подвеска с возможностью изменения дорожного просвета, противотуманные фары.	268 000 грн

«Хёндай-i30» рассчитан на тех, кто ищет автомобиль по низкой цене с невысоким потреблением ресурсов.

Заморское название вседорожника «Веракруз» откололось во имя европейского индекса ix55: «x» означает полный привод, 55 – место в модельной линейке.

Модель	Hyundai i10				Hyundai i20			Hyundai i30			Hyundai ix55	Hyundai Genesis
Полная масса, кг	1405	1430	1405	1415	1565			1720	1740	1780	2640	2280
Объем багажника, л	225				295			340			184	450
Разгон до 100 км/ч, с	18,5	14,4	15,6	12,8	12,9	11,4	9,5	11,6	10,9	10,4	8,3	7
Максимальная скорость, км/ч	144	156	152	165	170	180	190	187	192	205	190	210
Топливо/ запас топлива, л	A92/35				A95/45			A92/53			A95/78	A95/73
Расход топлива, л/100 км	5,8		5,2	5	4,7	5,1	5,4	6,1	6,4	7,1	12,2	9,5
Объем двигателя, см³	1086	1248	1086	1248	1248	1396	1581	1396	1591	1975	3778	3778
Мощность, л.с.	66,7	78	66,7	78	78	100	126	109	122	143	260	290
Трансмиссия	A4		M5		M5/M6/A4			M5/A4			M6/A6	A6
Размер шин	175/50 R15				175/70R14; 185/60R15; 195/50R16			205/55R16			245/60 R18	235/50 R18

Journal-plaza.net ®

ОТКРЫЛИСЬ

КИЕВ

Компания «АВТ Бавария» открыла на ул. Новоконстантиновской новый автоцентр BMW. Особый акцент в его работе будет сделан на заказ автомобилей в индивидуальных комплектациях. А также на продажу и сервис мотоциклов BMW – рядом с автосалоном здесь располагается первый в Украине полноценный шоу-рум баварской мототехники, где представлена вся современная мотолинейка BMW, включая спортивные модели. Отдельная гордость автоцентра – сервисный участок площадью 1400 кв.м с 12 автомобильными и 2 мотоциклетными постами.

На открытие автоцентра прилетели высокие гости из концерна BMW Group, в том числе руководитель продаж в Восточной Европе Кевин Кун. По его мнению, нынешний кризис ничуть не повлияет на продажи автомобилей BMW в Украине, поскольку они, как считает Кун, – символ абсолютного успеха и прогресса, который выше экономических проблем. Тем не менее, концерну BMW пришлось недавно остановить на неделю свой завод в Лейпциге из-за падения спроса…

А на ул. Садовой открыл свои двери первый в стране шинный центр премиум-класса Pole Position компании Bridgestone – эту марку в Украине представляет фирма «Техноопторг-Трейд». В нем представлена практически вся продукция Bridgestone для легковых автомобилей, вседорожников и малотоннажной коммерческой техники, а также легкосплавные колесные диски. В спокойной и уютной обстановке центра профессиональные консультанты помогут покупателям выбрать подходящие шины, а фирменный шиномонтаж здесь же их и установит.

На ул. Глушкова начал работу автосалон «Порше Запад», специализирующийся на автомобилях Volkswagen. Салон предлагает полный комплекс услуг по приобретению и оформлению автомобиля. Да и определиться с моделью здесь помогут: любую машину можно опробовать на тест-драйве, причем для вседорожников Touareg есть площадка с препятствиями, имитирующими бездорожье.

Пополнилась и столичная сеть компании «АВТО Интернешнл». Новый автоцентр Suzuki имеет просторный шоу-рум, в котором 400 кв.м отведены автомобилям, а 250 – мототехнике. Есть СТО и склад запчастей площадью 1500 кв.м.

Компактные хэтчбеки Chana Benny появились еще в двух мультибрендовых автосалонах столицы: «Атлант-М» на просп. Вернадского и «Газ-Днепр» на ул. Братиславской.

ДОНЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ

До Горловки докатились китайско-кременчугские седаны и хэтчбеки Geely – эта марка пополнила ассортимент мультибрендового автоцентра на ул. Интернациональной. В отдельном шоу-руме демонстрируются 7 автомобилей семейств СК, МК и FC. Рядом с салоном есть склад-магазин запчастей и аксессуаров.

А в Мариуполе приняли посетителей сразу два новых автосалона Chana – на улицах Плехановской и Академика Павлова.

КИРОВОГРАД

Микролитражки Chana нашли себе здесь местечко на ул. Комарова. Местным представителем китайского бренда стала компания «Автодилер-Кировоград».

ЧЕРНИГОВ

Компанию «КМ-Украина» кризис не пугает: она не сбавляет темпов открытия новых дилерских пунктов. В Чернигове вседорожники SsangYong прописались в автосалоне фирмы «АИС-Чернигов». Шоу-рум площадью 180 кв.м оформлен здесь в фирменном стиле корейской марки. За сервис отвечает мультибрендовая СТО корпорации АИС.

А в области, в г. Прилуки, на ул. 1 Мая начал работу автосалон Chery.

ТЕРНОПОЛЬ

Еще один салон SsangYong появился в Тернополе, где статус независимого дилера получила давно известная в регионе компания «Автодом Тернополь». Площадь шоу-рума – 200 кв.м. В новом году тернопольский дилер намерен продать не менее 120 корейских вседорожников.

ОДЕССА

К украинской сети автотехцентров Bosch Car Service добавилась Одесса, где фирменный автосервис «Евромоторс» обосновался на ул. Грушевского. СТО располагает постами диагностики ходовой части, регулировки развала и схождения, компьютерной диагностики электрооборудования. В числе услуг сервиса – диагностика и ремонт инжекторов, ходовой части, тормозных систем, кондиционеров и климатических систем, регулировка света фар. Команда станции состоит из 45 специалистов, получивших сертификаты в киевском учебном центре Bosch.

ВЫБИРАЕШЬ АВТОМОБИЛЬ? ПРОДАЖА АВТОМОБИЛЕЙ НА САЙТЕ ЖУРНАЛА «УКРАИНА ЗА РУЛЕМ» WWW.UZR.COM.UA/ADS

Journal-plaza.net ®

Новый шедевр «Лянчи»

После 14-летнего перерыва в семейство итальянского премиум-бренда Lancia снова возвращается знаменитая в 80-е годы модель Delta – спортивный хэтчбек D-класса. Новое поколение Delta совмещает изысканный, слегка необычный стиль, богатое оснащение и яркий темперамент.

Украинские дилеры, в том числе компания «Италмоторс Украина», предлагают Lancia Delta с тремя моторами, два из которых – дизели. Бензиновый 16-клапанник при скромном объеме 1,4 л благодаря турбокомпрессору развивает 150 л.с. и 206 Н·м крутящего момента. Дизели – 1,6-литровый с турбонаддувом и изменяемой геометрией впуска (120 л.с.) и 1,9-литровый с двумя турбинами и интеркулером (190 л.с.). С шестиступенчатой роботизированной «механикой» самая мощная Delta набирает 100 км/ч за 7,9 с.

Уже в стандартной комплектации Delta оснащена усовершенствованным вариантом ESP – комплексом Absolute Handling System. Он включает в себя функцию регулировки передачи крутящего момента (имитирующую самоблокирующийся дифференциал) и интеллектуальное управление активным электроусилителем руля. В качестве опций предлагаются система предупреждения об уходе с полосы и полуавтоматическая система парковки, вращающая руль за водителя (как на автомобилях Volkswagen).

В интерьере – качественные и дорогие отделочные материалы: кожа «Алькантара», замша и уникальный пластик Benova, неотличимый по фактуре от натуральной кожи (до Delta он применялся только на итальянских автомобилях ручной сборки – Maserati и Ferrari). Передняя панель оформлена в подчеркнуто спортивном стиле. Заднее сиденье ¬– самое просторное в классе. Каждая его половинка имеет отдельные регулировки. В зависимости от них объем багажника изменяется от 380 до 465 л. Багажник оснащен модульной системой Magic Back Box, удобно разделяющей его пространство.

Lancia Delta предлагается в трех комплектациях. Для каждой из них есть огромный список дополнительного оборудования, фактически позволяющий создать индивидуальную версию автомобиля. Цена базовых вариантов – от €20 400 до €27 700.

Journal-plaza.net ®

«Рено»: премьеры нон-стоп

У компании «Рено-Украина» хорошие новости: в автосалонах недавно появились рестайлинговые Logan, Logan MCV и свежая версия Renault Symbol, а вслед за ними спешат еще две новинки.

Долгожданный хэтчбек эконом-класса Dacia Sandero (УЗР, 2008, № 9) построен на платформе Logan, чего сразу и не скажешь по его динамичному и экспрессивному облику. Родство машин заметно разве в просторном салоне: отделка и панели у них общие. Как и родственник-седан, Sandero предлагается с теми же бензиновыми моторами Renault – 1,4 л (75 л.с.) и 1,6 л (90 л.с.). Дизель для хэтчбека обещают попозже. Впрочем, бензиновые двигатели лишь немного уступают дизелю по экономичности: 1,4-литровому мотору достаточно 7 литров «92-го» на 100 км в городе и 5 литров – на шоссе. Уже с завода Sandero оборудован пластиковыми подкрылками и мощной стальной защитой моторного отсека, а все скрытые полости кузова заполнены воском.

На нашем рынке Sandero доступен в четырех комплектациях. У каждой из них свой вариант внешней отделки, цветовая гамма передней панели и обивки сидений. В топ-версии Prestige – две подушки безопасности, ABS, кондиционер, электроприводы стекол дверей и зеркал, иммобилайзер, аудиосистема с MP3-чейнджером, кожаная обшивка руля, 15-дюймовые диски, – такой набор уже не назовешь «бюджетным»! Еще один важный козырь Sandero, как, впрочем, отныне и всех автомобилей Renault Group – фиксированная цена в гривнах: от 64 900 до 85 200.

Вторая премьера – кроссовер Renault Koleos (ЗР, 2008, № 11). Альянс с Nissan позволил французам заимствовать для Koleos платформу X-Trail и «накрыть» ее новым кузовом. От японского собрата Koleos унаследовал 2,5-литровый бензиновый мотор (171 л.с.), коробки передач (шестиступенчатую «механику» или вариатор) и, конечно, электронную систему полного привода All Mode 4x4. В нормальных дорожных условиях весь поток мощности достается передней оси, а при ее пробуксовке подключается задняя. Также есть режим принудительного полного привода и несколько вспомогательных систем – например, для преодоления крутых подъемов и спусков на бездорожье. Клиренс в 206 мм для кроссовера, вообще говоря, достаточен.

Комплектаций – пять. Даже базовая по-французски щедра, а уж топ-вариант и вовсе радует оснащением: 8 подушек безопасности, бесключевой доступ, датчики дождя и света, ксеноновые фары, полный парктроник и электропакет, премиумная аудиосистема Bose, панорамная крыша и фирменная «фишка» Renault – система модульной трансформации салона. Стоит Renault Koleos от 158 500 до 206 900 грн.

Journal-plaza.net ®

Представительство ExxonMobil в Украине уже седьмой год подряд собрало под Киевом на традиционную вечеринку своих партнеров и друзей. В этот раз она прошла в стиле активного отдыха и драйва: гости могли поучаствовать в турнире по картингу на двух трассах торгово-развлекательного центра, носящих пышные названия «Сузука» и «Монако». За три первых места на каждой из трасс были подготовлены кубки и подарки. Генеральный директор представительства Михаил Бондаренко вручил их победителям, одним из которых стал Анатолий Бурбеза, генеральный директор ООО «За рулем – Украина».

Нас вновь ждет «рынок продавца»

С декабря три дилера автомобильного холдинга «Атлант-М» работают с общим складом и маркетинговым бюджетом, формируя единое предложение от «Атлант-М» по VW. На модельный ряд 2008 года оно выглядит очень привлекательно. Однако, как отметил директор департамента стратегического развития холдинга Алексей Терещенко, «рынок автомобилей 2009 года будет другим: вырастут цены и сроки поставки (машины будут поставляться под заказ)».

По прогнозам специалистов холдинга «Атлант-М», в 2009 году автомобильный рынок Украины вернется к показателям 2006 года, когда в месяц продавалось не более 20-25 тысяч новых иномарок.

На правах рекламы

журнал
деньги
Гід у світі власних фінансів
ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ ЩОЧЕТВЕРГА
www.dengi.ua
Св-во про реєстрацію друкованого ЗМІ серія КВ № 11518-390Р від 18.07.2007р. видане Мін.Юст.України

Journal-plaza.net ®

Казус градуса

Пытливые читатели, анализируя результаты зимних тестов, высказывали сомнение в том, что липучки на льду иногда оказываются лучше шиповок. Результатами нашего исследования делится Сергей Мишин.

С тем, что нешипованные шины – будем также называть их липучками (это слово отражает характер работы покрышки) – на льду могут проявить себя лучше шиповок, мне довелось столкнуться лет десять назад в Финляндии. Представители фирмы Turvanasta, занимающейся разработкой и изготовлением шипов, решили на практике доказать, что шипованные шины (тогда это была Nokian Hakkapeliitta 1) эффективнее нешипованных Nokian RSi, недавно появившихся на рынке. Для этого даже организовали показательные выступления двух одинаковых «Фольксвагенов-Пассат», обутых в соответствующие шины. Зима была не на шутку суровой: в назначенный день температура упала ниже –45°С. Каково же было общее удивление, когда автомобиль на резине без шипов оказался в среднем на 15–17% быстрее собрата на шиповках! Специалисты оправдывались: промороженный лед тверже бетона и шипы попросту не в силах его проколоть; резина в шипованных покрышках более жесткая и на сильном холоде дубеет так, что перестает выпускать шипы в зоне контакта с дорогой. А липучки, мол, изготовлены из более мягкого состава...

МОРОЗ И СОЛНЦЕ

В своих тестах, проводимых уже более десятка зим (а зимы, естественно, бывали разные – от 30° мороза до оттепели), мы периодически сталкивались с этим явлением. Чтобы дать, наконец, четкий ответ на вопрос, могут ли липучки на льду тормозить лучше шиповок и если да, то при каких условиях, мы и провели это исследование.

Конечно, мы интересовались мнением специалистов разных компаний, но получали довольно осторожные ответы. Инженеры Continental и Michelin, например, утверждают, что температура «равнодействия» шипованных и неши-

Journal-plaza.net ®

пованных покрышек – 15° мороза. Если теплее, на льду более эффективны шипы, холоднее – липучки. При этом очень важны состояние льда и… погода. Шершавый лед помогает липучкам, которые цепляются за микронеровности, а на глянцевой поверхности более успешно справятся с задачей шипы – это очевидно и не требует пояснений. Но яркое солнце даже в мороз может чуть-чуть подтопить лед и сделать его более скользким, в первую очередь для липучек. Поэтому на ярком солнце и чистом льду шиповки могут оказаться лучше даже при –20–25°С.

В ходе температурного теста летних шин (УЗР, 2008, № 8) мы приобрели некоторый опыт подобных сравнений (кстати, нашими результатами очень заинтересовались ведущие шинные компании). Теперь попробуем определить эффективность шиповок и липучек на льду при разной температуре. Пример из жизни – раскатанный до блеска участок дороги перед стоп-линией...

Испытания проходили в феврале – марте 2008 года. В них участвовали шиповки 195/65R15 и липучки чуть большей размерности – 205/55R16. Небольшое различие на нашу главную задачу не влияет.

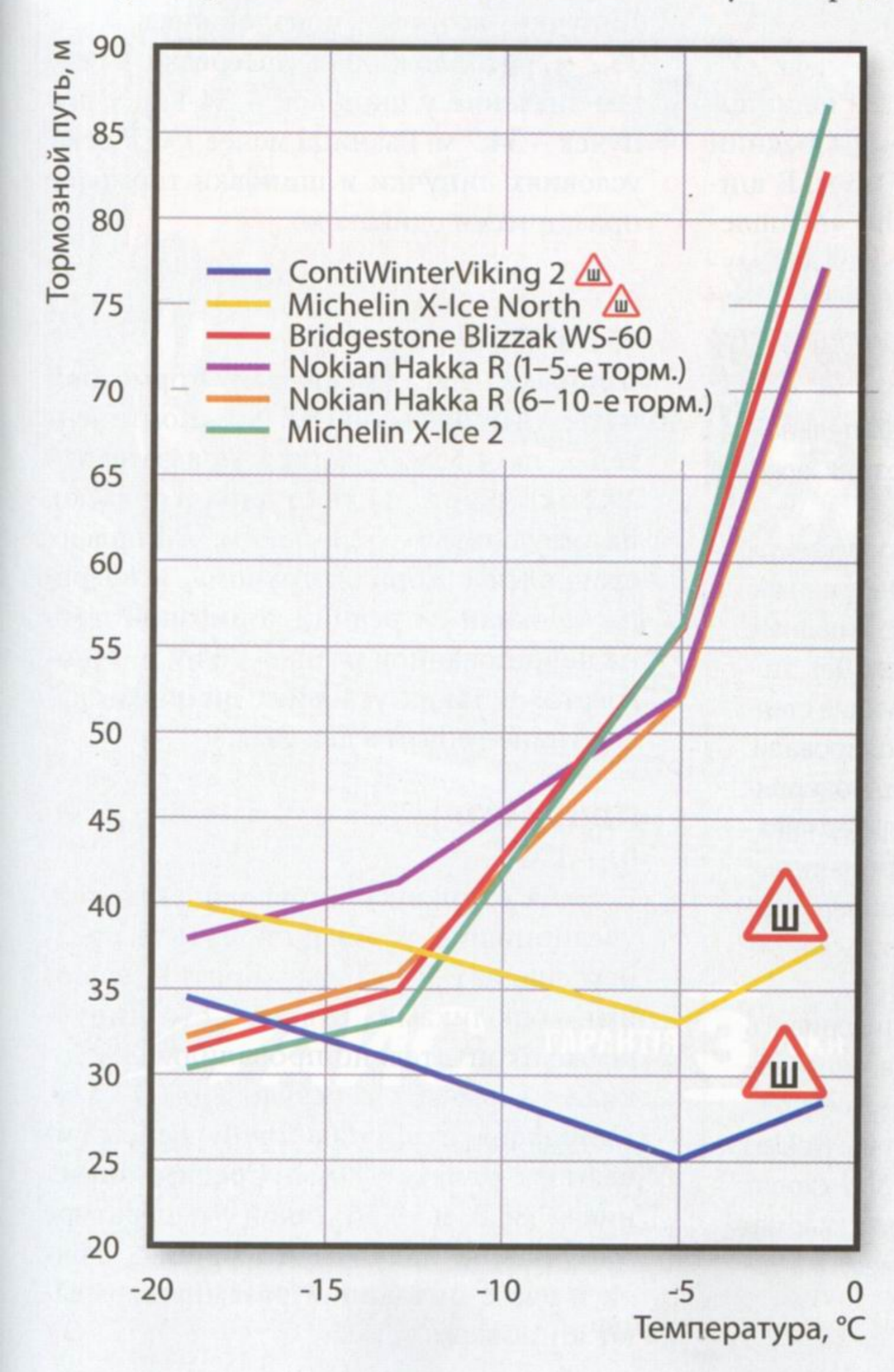
ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ АВТОМОБИЛЯ С 50 ДО 5 КМ/Ч ПРИ РАЗНОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ЛЬДА, М

	Шины	Температура льда			
		–19°С	–13°С	–5°С	–1°С
ШИПОВКИ	Continental ContiWinterViking 2	34,6	31,0	25,2	28,4
	Michelin X-Ice North	40,1	37,7	33,2	37,7
	Среднее значение	37,4	34,4	29,2	33,1
ЛИПУЧКИ	Bridgestone Blizzak WS-60	31,5	35,2	56,1	83
	Nokian Hakka R (6–10-е торможения)	32,2	35,7	52,1	77,1
	Michelin X-Ice 2	30,3	33,2	56,5	86,7
	Среднее значение	31,3	34,7	54,9	82,3
РЕЗУЛЬТАТЫ СРАВНЕНИЯ*		шиповки проигрывают 6,1 м (19,5%)	разница 0,3 м (менее 1%)	шиповки выигрывают 25,7 м (88%)	шиповки выигрывают 49,2 м (148,6%)

*Несмотря на заметный выигрыш липучек в сильные морозы, с ростом температуры их эффективность падает многократно.

В группу «когтистых» мы включили Michelin X-Ice North, известный высокой стабильностью выступания шипов, и Continental ContiWinterViking 2 – у него шипы более широкие. Оппонентов им подобрали из новинок, в первую очередь обещающих не бояться воды на льду. Это Nokian Hakkapeliitta R, Michelin X-Ice 2 и Bridgestone Blizzak WS-60.

Работать будем на автомобиле «Шкода-Октавия», тормозить со скорости 50 до 5 км/ч, чтобы исключить погрешности в работе ABS (кратковременное блокирование колес) на небольшой скорости.



Выбирая шины, учитывайте климат вашего региона: суровые снежные зимы, промороженные дороги – предпочтительнее нешипованные колеса; мягкие зимы, частые оттепели, сменяющиеся гололедом, – лучше шипы.

Следите за давлением! Неравномерно накачанные шины делают траекторию торможения непредсказуемой.

Journal-plaza.net ®

Чтобы на состояние льда влияла только температура воздуха, замеры проводили в пасмурную погоду или после захода солнца, способного быстро подтопить лед.

ПОЛЕ ТЕМПЕРАТУР

Оказалось, что «точка равновесия» шиповок и липучек размазана в интервале 13–15° мороза, посему эти результаты и берем за базовые.

При морозе около 20° липучки выигрывают у шиповок почти 20% тормозного пути! Полученные результаты позволили сделать вывод: чем ниже температура, тем больше разница в пользу липучек. Объяснение простое: как уже отмечалось, с понижением температуры усилие, требуемое для прокола льда шипом, растет. Кроме того, холодный лед более шершавый, а липучкам это на руку.

Потепление до –5°С дает противоположный эффект: отыгрывать тормозной путь начинают шипы. Причем с огромным, чуть ли не в 90%, преимуществом! Вода, появляющаяся между льдом и шиной, работает как смазка, и липучки скользят. В то же время размягченный лед позволяет запустить когти поглубже, а значит, шиповки тормозят более эффективно.

Чем ближе к нулю, тем больше воды в пятне контакта. Она мешает уже и шиповкам – шипы плохо держатся в размягченном льду, рвут его и теряют эффективность. Но не столь угрожающе, как липучки. Получается, что шипованные шины более универсальны на скользких покрытиях.

Нелишним будет предостережение: на гладком льду, особенно в солнечный день, и те и другие шины тормозят хуже даже при более низкой температуре.

МОРОЗНО

–19 ± 1°С

Лучшие тормозные свойства у нешипованного «Мишлена»: 30,3 м. Средний тормозной путь липучек – 31,3 м. В шипах «Конти» тормозит лучше «Мишлена» на 5,5 м. При таком морозе преимущество еще на стороне более широких «бриллиантовых» шипов. С перевесом в 6,1 м, или 19,5%, побеждают липучки!

ХОЛОДНО

–13 ± 1°С

Лучшей оказалась шипованная «Конти», худшей… шипованный «Мишлен». Разница между ними составила 6,7 м. Липучки, которым понадобилось 33,2–35,2 м, расположились посередке. Среднее значение у шиповок – 34,4 м, у липучек – 34,7 м. Разница менее 1%. В этих условиях липучки и шиповки тормозят практически одинаково.

ПОТЕПЛЕНИЕ

–5 ± 1°С

Шиповки еще уменьшают тормозной путь: «Мишлен» на 5,8 м, «Континенталь» на 4,5 м. Средний показатель – 29,2 м. А вот липучки терпят фиаско: их результаты – 52,1–56,5 м. «Мишлен» сравнялся с «Бриджстоуном», а впереди «Нокиан». Средний тормозной путь на нешипованной резине – 54,9 м. Многовато! В таких условиях шиповки эффективнее почти в два раза.

ПОЧТИ НОЛЬ

0...– 1°С

В таких условиях спасовали и шиповки, увеличившие тормозной путь в среднем еще на 3,9 м. Даже «Конти» со своими «брюликами» отдает 3,2 м. Липучки же окончательно провалились! «Нокиан» тормозит с результатом 77,1 м, «Мишлен» и «Бриджстоун» переваливают за отметку 80 м. Среднее значение – 82,3 м. При такой температуре липучки на льду безоговорочно, почти в два с половиной раза проигрывают шиповкам. ЗР

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Мы обратили внимание, что поначалу последующие торможения Nokian Hakkapeliitta R на льду были лучше предыдущих, результаты стабилизировались лишь к шестой попытке. Предположили, что такое изменение характеристик связано с наличием в протекторе особых «емкостей», предназначенных для удаления воды из пятна контакта. При подъезде по снежной дороге к ледовой площадке в них попадает снег. В результате машина поскальзывается на снежных крупинках, а после нескольких проходов снег вытряхивается из шин и торможение происходит уже на чистом льду.

Специалисты Nokian Tyres в своих тестах с подобными проблемами не сталкивались. Но у них шины хранились при плюсовой температуре (у нас – в холодном контейнере), да и меняли их в теплом боксе. Теплые шины легко избавляются от снега, когда машина идет по снежной дороге к ледяному участку. Получается, что любой автомобиль на этих шинах после длительной стоянки на морозе будет тормозить хуже, пока они не прогреются.

Чтобы избавиться от этого эффекта, конструкторы решили сделать внутреннюю поверхность «карманов» более гладкой, чтобы снег в них не задерживался. Для этого элементы пресс-форм, образующие стенки «емкостей», тщательно отполировали. Перед сравнительными тестами модернизированные и обычные шины выдерживали на морозе, а не в тепле. Во время испытаний была зафиксирована разница тормозного пути в несколько метров – конечно, в пользу модернизированных.

Таким образом, подтвердились не только наши предположения, но и эффективность проведенной модернизации. С конца апреля 2008 года все шины Nokian Hakkapeliitta R и Hakkapeliitta R SUV сходят с конвейера с гладкими стенками «карманов». Приятно, что в этом есть заслуга журнала «За рулем».

Journal-plaza.net ®

Факел или искра?

Соединить поршневой и реактивный двигатели? А почему бы и нет, решили создатели плазменно-форкамерных свечей Plazmofor. Что из этого вышло, выясняют эксперты Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

До сих пор нам откровенно не везло ни с «плазмой», ни с миниатюрными ракетными двигателями. Когда-то мы испытывали свечи зажигания фирмы ПАКР Лтд. – изделия «Бугаец» и т. п. Объединяло эти изделия обилие красивой терминологии, кустарное исполнение и полная профнепригодность. Однако на сей раз перед нами симпатичные фирменные свечи из Днепропетровска. Проверим?

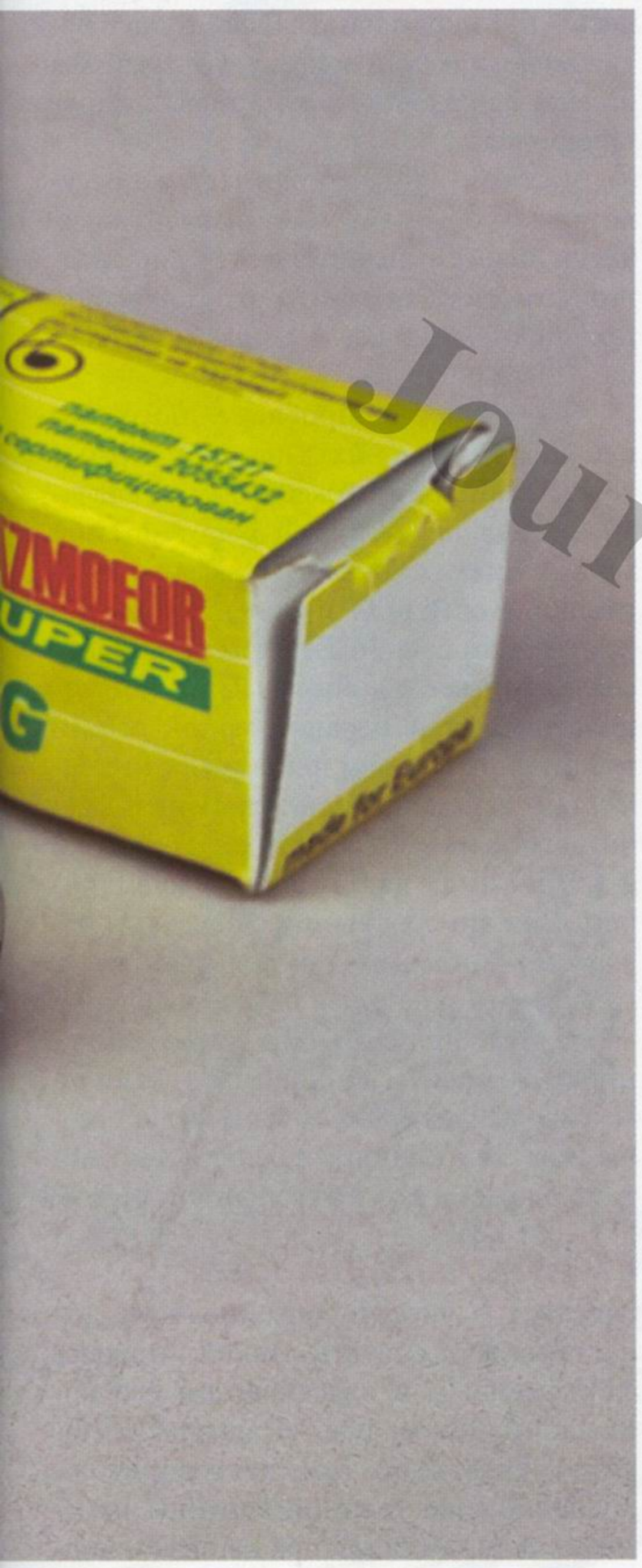
НАЧНЕМ С ТЕРМИНОЛОГИИ

Сразу хочется поспорить: ну при чем тут плазма? Слово красивое, спору нет, только чем процесс зажигания в подобных свечах принципиально отличается от протекающего в бошевских или уфимских? Жонглировать терминами можно бесконечно, но сопоставлять плазменно-форкамерные свечи с электроискровыми – то же самое, что сравнивать, скажем, «мерседесы» с автомобилями. Тот же разряд пробивает тот же искровой зазор. Так что и обычный «Бриск», и NGK – тоже, по сути, плазменные генераторы.

А как насчет форкамеры и объемного зажигания? С этим разберемся подробно. Нам помогут два двигателя – карбюраторный ВАЗ-21083 и впрысковый ВАЗ-2111, установленные на стендах. Ради объективности возьмем за базу для сравнения недорогие свечи Finwhale (считаем их штатными) и оценим эффект от использования двух других ком-

Journal-plaza.net ®

плектов: традиционного, но дорогого NGK (без всяких форкамер и объемных взрывов) и собственно объекта исследования – свечей «Плазмофор-Супер» ПФ А17ДРМ. Последовательно установили каждый из трех комплектов на моторы, прогрели последние до фиксированных температур масла и тосола, замерили мощность, расход топлива, токсичность отработавших газов. Данные в таблицах – можно сравнивать.



ОБЕЩАНО ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ. ЦИТИРУЕМ РЕКЛАМУ

Плазменно-форкамерные свечи объединяют преимущества плазменного и форкамерного зажигания. По мощности поджига они в десятки раз превосходят электроискровые свечи зажигания. Их электроды сконструированы в виде ракетного сопла с форкамерой. При подаче высоковольтного импульса в зазоре между электродами происходит пробой, образовавшийся плазменный сгусток выталкивается в камеру сгорания (использован принцип работы импульсного ускорителя плазмы)… Преимущества плазменно-форкамерных свечей: увеличение мощности двигателя за счет более полного сгорания топлива, повышение экономичности двигателя при сохранении мощности, улучшение динамических характеристик автомобиля, устойчивая работа на низкооктановом бензине… надежный пуск при пониженных температурах, повышенный ресурс работы… снижение токсичности выхлопных газов.

Пометка «Сделано для Европы» (на английском) несколько удивляет. Особенно в свете рекомендаций подвинуть угол опережения зажигания «до +/– 5 град.». Так и представляешь добропорядочного европейца с брелоком от BMW в одной руке и со стробоскопом в другой…

Чтобы точнее оценить объем форкамеры, свечу распилили: нет, больше 0,025 см³ никак не получается. Тесновато, однако…

ФАКЕЛ СВЕТА В ТЕМНОМ ЦАРСТВЕ

Сразу очевидно одно: нет ни провала, ни триумфа! Закройте рукой наименование свечей и попробуйте догадаться, какие показатели в таблицах относятся к плазменно-форкамерным, а какие – к обычным.

Конечно, мощность по сравнению с самыми дешевыми свечами Finwhale слегка подросла. Но и обычные NGK на обоих моторах выдали аналогичные цифры! Сравнение расходных характеристик различных комплектов особой радости не доставило: все различия – вблизи погрешности измерений, причем скорее в пользу NGK. А вот насчет токсичности «Плазмофор» смотрится получше: содержание в выхлопе и окислов азота NO_x, и остаточных углеводородов CH с этими свечами упало сильнее.

И все же – где обещанная мощность? Возможно, ключ в забавной фразе на упаковке: «Рекомендуется эксплуатация с коррекцией угла опережения зажигания (до +/– 5 град.)». Что ж, попробуем. Логика подсказывает: хочешь добавить мощности – крути зажигание вперед.

Journal-plaza.net ®

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПРИ ШТАТНОЙ РЕГУЛИРОВКЕ

ВПРЫСКОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-2111						
	Усредненные эффекты, % относительно свечей Finwhale F510					
	Мощность	Расход топлива	КПД	CO	CH	NOx
Обычные свечи NGK BPR6E-11	0,36	–2,46	1,10	–10,88	–4,28	–0,68
Плазменно-форкамерные свечи «Плазмофор» ПФ А17ДРМ	0,46	–0,76	0,36	–15,63	–6,08	–8,27

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПРИ ШТАТНОЙ РЕГУЛИРОВКЕ

КАРБЮРАТОРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-2108						
	Усредненные эффекты, % относительно свечей Finwhale F510					
	Мощность	Расход топлива	КПД	CO	CH	NOx
Обычные свечи NGK BPR6E-11	1,31	–1,12	2,29	–12,57	6,29	4,99
Плазменно-форкамерные свечи «Плазмофор» ПФ А17ДРМ	1,06	0,37	1,52	–6,37	–11,23	–16,45

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПРИ ИЗМЕНЕНИИ УГЛА ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ

КАРБЮРАТОРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-2108, РЕГУЛИРОВКА УОЗ +5 ГРАД.						
	Усредненные эффекты, % относительно свечей Finwhale F508					
	Мощность	Расход топлива	КПД	CO	CH	NOx
Обычные свечи NGK BPR6E-11	6,52	–8,25	11,05	–15,45	19,56	34,61
Плазменно-форкамерные свечи «Плазмофор» ПФ А17ДРМ	5,87	–4,04	6,15	–9,56	–1,23	14,6

Примечание. Базовые эффекты определяли при штатных регулировках УОЗ.

Плазменно-форкамерные свечи при сравнении с обычными не показали ни решающих преимуществ, ни заметных недостатков, отсутствие которых уже радует.

НАШ КОММЕНТАРИЙ. А ЕСТЬ ЛИ ФАКЕЛ?

В конце 70-х годов прошлого столетия в моду вошли форкамерно-факельные моторы. Знатоки вспомнят двигатель ЗМЗ-4022.10 для первых «волг» ГАЗ-3102. Сам принцип воспламенения топливо-воздушной смеси факелом горящего топлива очень заманчив, так как позволяет резко повысить скорость сгорания и, следовательно, поднять мощность двигателя. Но самое важное – становится возможным сгорание очень бедной смеси, в которой обычный фронт пламени уже не распространяется. Это открывало путь к резкому снижению токсичности отработавших газов.

От двигателей – к свечам. Что требуется для форкамерного процесса? Во-первых, разделить камеру сгорания на две – форкамеру и расширительную. В нашем случае это присутствует. Но для создания факела, способного на объемный поджиг смеси, нужно накопить в форкамере достаточный запас внутренней энергии (а проще – топлива), способной дать импульс потоку газа. В ДВС объем форкамеры составляет 10…25% от объема камеры сжатия. Это десятки кубиков. А камера в корпусе свечи? Там и одной десятой кубика не наберется. Откуда взяться энергии?!

Во-вторых, классическая форкамера имеет дополнительный клапан для вентиляции, чтобы очищаться от отработавших газов. А в свече этого нет, разве что три просверленные дырки. При этом заряд сильно нагревается, его плотность падает, а мизерная масса уменьшается еще сильнее. Опять-таки – откуда взяться энергии?

И в-третьих, в форкамерном двигателе смесь расслаивали, то есть обогащали в форкамере, улучшая воспламеняемость, и обедняли в цилиндре. Ничего подобного при замене обычных свечей плазменными, естественно, не выполнить.

ВПЕРЕД, К ПОБЕДЕ!

Такие эксперименты мы обычно проводим на карбюраторном моторе: там не приходится колдовать с программами и прошивками. Все получилось согласно классической теории ДВС. С увеличением УОЗ «Плазмофоры» по сравнению с базовым комплектом со старыми регулировками подняли мощность еще на 5%. Экономичность тоже улучшилась – примерно на 4%. Одна только беда: экологический эффект, который мы видели на базовых регулировках, вдруг испарился!

Кстати, проверка при тех же регулировках обычных NGK дала практически аналогичный результат. Справедливости ради отметим, что детонация при полном дросселе была выше, чем на «Плазмофорах».

Но вылезла проблема посерьезнее. Моторы обоих типов при работе с плазменно-форкамерными свечами весьма неустойчиво работают при малых углах открытия дроссельной заслонки. Колебания и броски нагрузки при фиксированном положении дросселя были весьма ощутимы: так обычно бывает при неравномерной работе цилиндров. Причем неприятности полностью исчезали, стоило заменить свечи обычными… Да и расход топлива в этих режимах на «плазме» выше, причем даже по сравнению со свечами базового комплекта. При повышении нагрузки мотор начинал работать ровно.

В чем причина? По нашему мнению, в плохой вентиляции форкамеры. К тому же при малом открытии дросселя очистка цилиндра в бензиновом моторе плохая и это усугубляет ситуацию.

СТОИТ ЛИ СВЯЗЫВАТЬСЯ?

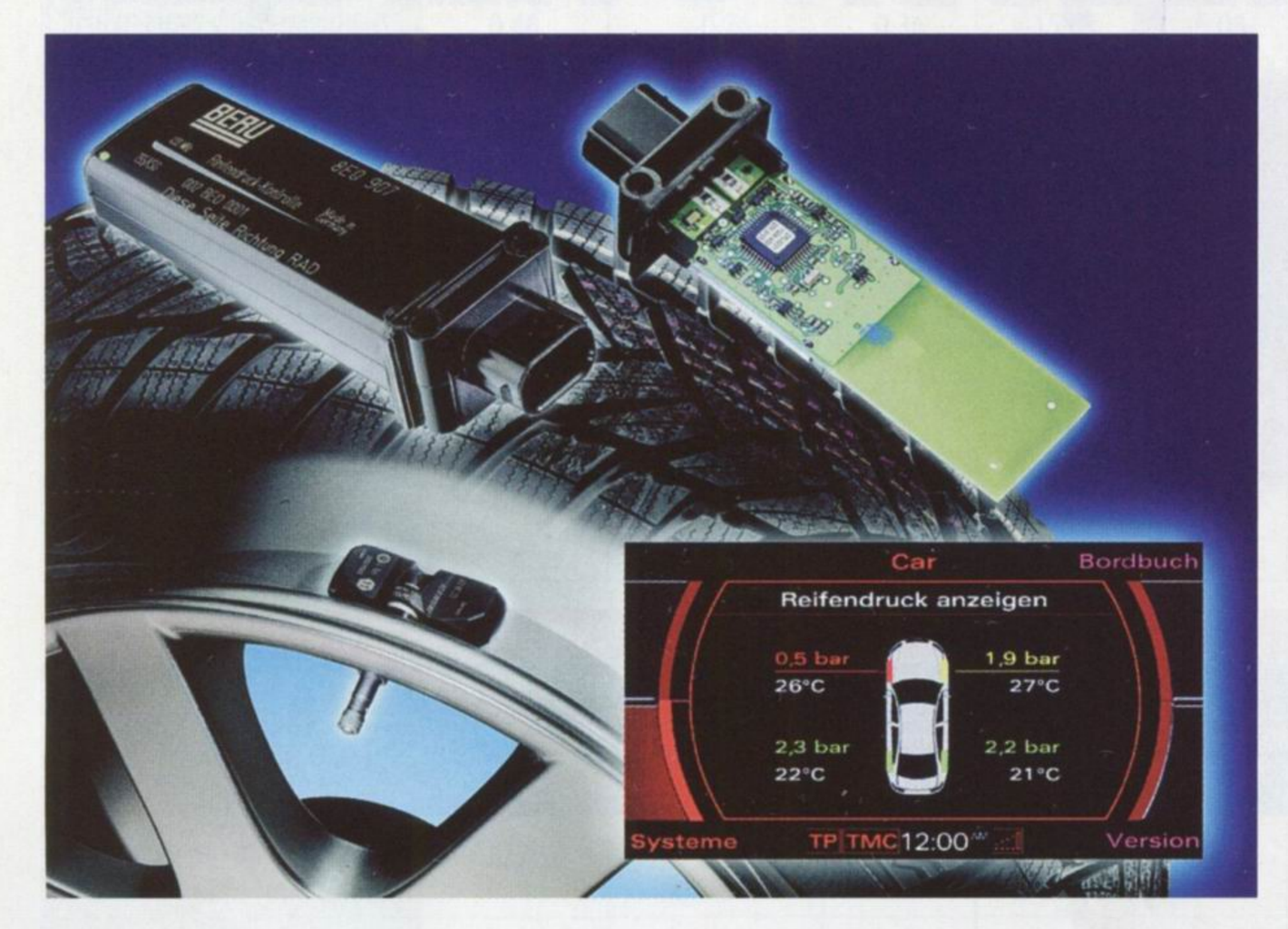
Заботясь о чистоте терминологии, мы настаиваем: считать такой процесс форкамерным в классическом его понимании нельзя (см. «Наш комментарий»). Кстати, об этом же говорит совпадение качественной картины изменения поведения мотора на плазменно-форкамерных и на обычных свечах в последнем эксперименте. Никакого эффекта объемного воспламенения мы не увидели.

Наши советы? Если любите экспериментировать – вперед, хуже от «плазмы» не станет. Но сами мы предпочтем поставить что-нибудь из известного, классического, искрового в привычном смысле слова. И, как обычно, предлагаем относиться к любой рекламе с чувством юмора. Она на это и рассчитана. ЗР

Journal-plaza.net ®

Не падайте духом

Следить за давлением в шинах, конечно же, надо, но так не хочется приседать к грязному колесу... Системы, позволяющие наблюдать за требуемыми барами из салона, изучал Александр Белозеров.



В наше время водитель все реже открывает капот. А давлением в шинах интересуется, только когда автомобиль охромеет на одно колесо. Хотя наверняка читал, что шина, недокачанная на 30%, служит вдвое меньше! Мало того, даже небольшое отклонение давления от нормы может сильно сказаться на управляемости авто в критических режимах, привести к повышенному расходу топлива. О последствиях даже кратковременной езды на внезапно спустившем колесе мы и не говорим. Избежать этих неприятностей помогают системы контроля давления в шинах TPMS (Tires Pressure Monitoring System).

Система уже стала в Америке обязательным условием допуска нового авто к эксплуатации, а в нашей стране ее можно получить в качестве опции на некоторых новых автомобилях или купить отдельный набор. Он стоит пару сотен долларов, для установки его элементов в автомобиль потребуется еще столько же. Нужно разбортировать колесо, извлечь штатный вентиль и на его место установить датчик. И при этом выполнить ряд условий, без которых корректная работа прибора не гарантируется. Затем – монтаж покрышки, балансировка и установка дисплея. В общем, без должного навыка браться за эту работу нельзя.

В состав системы контроля давления в шинах, предназначенной для легковых авто, входят, как правило, четыре датчика и приемник с дисплеем. Все датчики имеют собственную батарейку, обеспечивающую непрерывную работу в течение трех – пяти лет (информация сбрасывается на приемник короткими импульсами раз в минуту, а то и реже). Датчик монтируют вместо штатного вентиля – на внутреннем его конце расположены блок контроля и передатчик (понятно, что это возможно лишь в бескамерной шине!). Общение с приемником осуществляется по радиоканалу, «прописка» датчика на определенном колесе осуществляется автоматически либо вручную.

Весьма важен вес самих датчиков. От этого зависит, не придется ли приклеивать с противоположной стороны «кирпич», чтобы сбалансировать колесо. У рассмотренных образцов масса приблизительно равная – около 50 г. Еще один нюанс: во время движения покрышка нагревается, что ведет к росту давления, поэтому датчики измеряют еще и температуру воздуха в шине. При расчете отображаемого на дисплее значения приемник учитывает температурную поправку. Кроме того, он способен отличить медленное, естественное падение давления от последствий явного прокола.

Для обзора мы отобрали лишь легковые варианты систем с диапазоном измерения примерно до 3 бар.

GOLDEN EYE

Ориентировочная цена – 1150 грн

Начнем с самого, пожалуй, оригинального устройства из выпускаемых компанией SHO-ME. В его составе нет ни датчиков, ни приемника – лишь дисплей и блок обработки информации. Инструкция (на английском) гласит, что «Золотой глаз» необходимо подключить к ABS. Падения давления SHO-ME определяет по изменению скорости вращения одного из колес относительно остальных. Однако реальные атмосферы она не покажет. При монтаже придется покопаться в штатной проводке антиблокировочной системы – занятие неблагодарное и рискованное.

Journal-plaza.net ®

TPM-250S
Ориентировочная цена – 1050 грн

Система фирмы Mongoose обладает следующим преимуществом: батарею в датчике можно заменить новой. Таким образом, отпадает необходимость через три – пять лет менять датчики (если вы за это время не продадите машину). Но этот большой плюс перечеркивается малым размером дисплея. Приклеить его можно практически в любом месте, только вот рассмотреть и понять что-либо на экранчике сложно: двухсегментный индикатор да огоньки по краям, отображающие номера параметров, – вот и всё. Процедура установки датчика также не блещет рациональностью: необходимо точно выдержать определенные расстояния от него до диска и его бортов.

PARK MASTER
Ориентировочная цена – 1315 грн

На сравнительно большом дисплее отображается информация о давлении, температуре, наличии сигнала датчиков, заряде аккумуляторной батареи и, естественно, о том, какое колесо подкачало. Дисплей крепится на вентиляционной решетке либо на шарнире с двухсторонним скотчем. Прибор умеет распознавать резкое падение давления и сообщает о ненормальном повышении температуры внутри колеса. Предусмотрена возможность перепрописать датчики, если колеса поменяли местами. Правда, для этого вам необходимо знать изначальное расположение датчиков, а посему стоит заранее пометить колеса.

АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ MORATTI

Ориентировочная цена – 605 грн за батарею емкостью 55 А·ч

Производство батарей этой марки перенесено на словенский завод TAB, причем сам бренд стал собственностью российского ООО «Автоюнион». Одновременно прекращен выпуск батарей Moratti Rally и Moratti Xtra.

В новых батареях увеличены жесткость электродов и их устойчивость к вибрации. Кроме того, в активную массу введены волоконные добавки, что дополнительно увеличивает механическую прочность обмазки, повышая надежность удержания ее решеткой пластины. А стабилизационные присадки существенно снижают саморазряд. Низкотемпературная технология сушки пластин исключает образование внутренних напряжений в активной массе, что также повышает стойкость пластин к осыпанию.

Любопытно, что на эти батареи можно получить пожизненную гарантию (обычная – три года), если поучаствовать (и победить) в конкурсе на лучший слоган или четверостишие о Moratti.

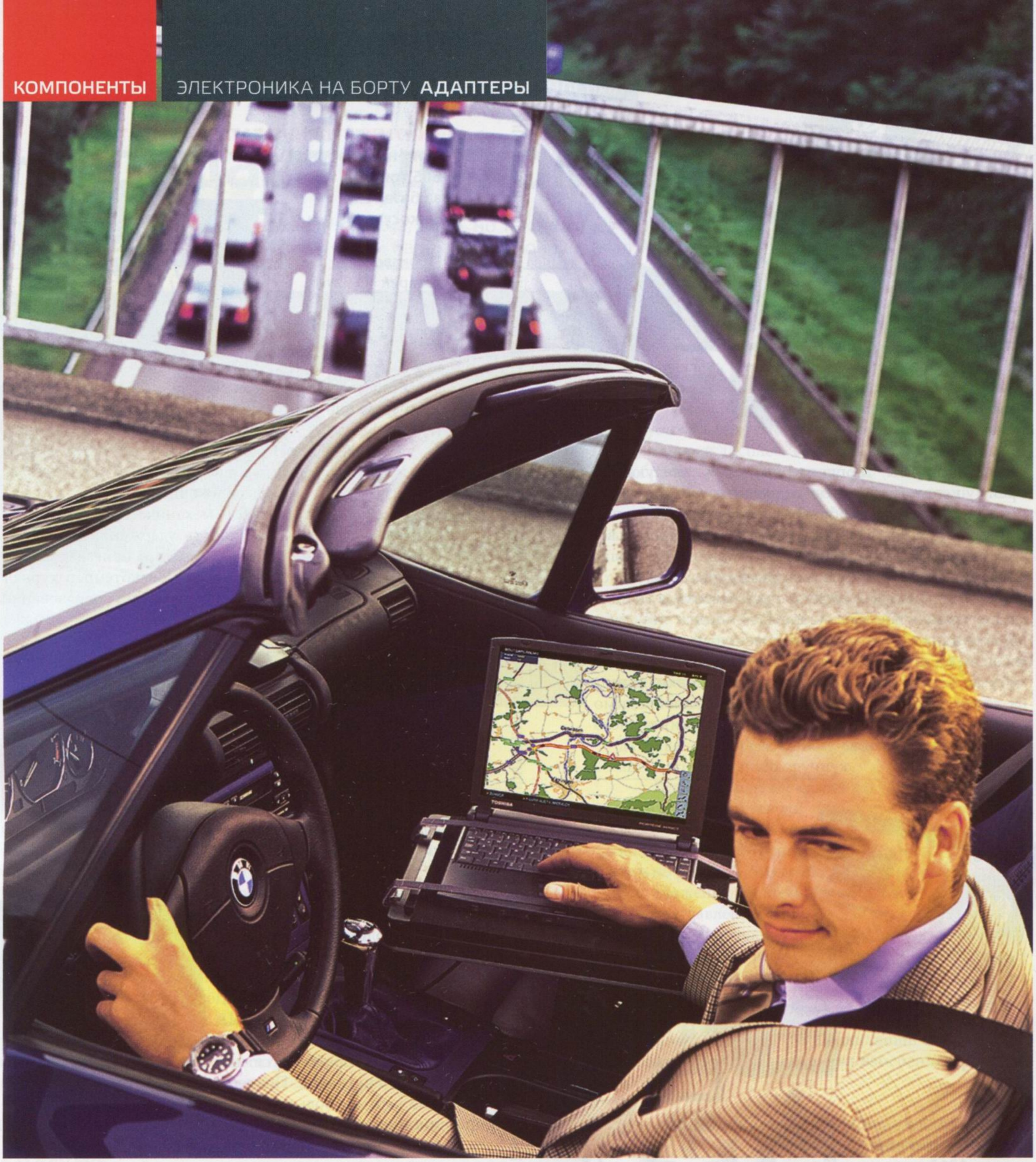
ПОРТАТИВНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ УСТРОЙСТВА MONGOOSE

Ориентировочная цена – 2815 или 3421 грн в зависимости от модели

Навигаторы Mongoose 3500B и 4300B пригодятся не только в автомобиле, но и во время пешеходных или велосипедных путешествий. Двадцатиканальный GPS-приемник SiRFstarIII обеспечивает надежный прием и обработку сигналов от спутников. Подробные карты с большим количеством POI (так называемые «интересные точки»: заправки, театры, рестораны и т. д.) помогут сориентироваться и предложат кратчайший путь в незнакомом месте.

Навигаторы просты и удобны в использовании, причем в дополнение к основной функции могут воспроизводить аудио- и видеофайлы. Модель с экраном 4,3 дюйма по диагонали (4300B) имеет, кроме того, встроенный Bluetooth-спикерфон, что позволяет пользоваться мобильной связью, не отвлекаясь от управления автомобилем.

Journal-plaza.net ®



Возьми в дорогу ноутбук

Компьютер в автомобиле – не пижонство, а повседневный инструмент делового человека. К миру бизнеса приобщался Александр Белозеров.

К сожалению, время автономной работы многих полноценных ноутбуков ограничено парой-другой часов. Хуже того, оно резко сокращается при работе в мощных приложениях или играх. Конечно же, проблема решаема: достаточно подключиться через адаптер к бортовой сети автомобиля. Но какой выбрать? Одни сразу выдают любое нужное ноутбуку напряжение, другие – привычные 220 В.

Journal-plaza.net ®

Для нашего мини-теста мы приобрели по два преобразователя каждого вида. Первые обещали выдать ток соответственно 6 А и 3,42 А при выходном напряжении 19 В, вторые гарантировали переменное напряжение 220 В при мощности 150 Вт. Берем ноутбук Asus Z99M, уточняем его мощность (не более 90 Вт), подключаем...

И слышим писк! Более противный издает преобразователь Astra, менее – изделие HQ Power. И никаких 220 В! Но виноваты мы сами: позабыли про низкий КПД штатного сетевого блока питания выбранного нами ноутбука. А ведь на нем написано: 220 В/1,5 А, что дает не 90 и не 150, а все… 330 Вт! Зато с легким маломощным Asus Eee, позаимствованным в соседнем отделе, преобразователи справились, высасывая из гнезда прикуривателя по 3,2 А.

Недостаток такого подхода к питанию ноутбуков очевиден: на сиденьях придется разложить и преобразователь, и штатный блок питания, соединенные проводами. Но есть у этих преобразователей и преимущество: они позволят, например, воспользоваться электробритвой в случае необходимости. Однако серьезный прибор типа домашнего пылесоса или электрочайника даже 300-ваттный преобразователь все равно не потянет.

Теперь убираем блоки питания, выставляем на преобразователях первого типа необходимые 19 В, подбираем штекер из комплекта и подключаем ноутбук напрямую. Как и следовало ожидать, более мощный HQ с задачей справился, хотя и заметно нагрелся. При этом из прикуривателя в него утекало 6,1 А. Легкий ноутбук он, естественно, также обеспечил током, для чего забирал из гнезда 3,15 А (почти столько же, сколько потребляли для его питания преобразователи на 220 В).

Напоследок расскажем о неприятном сюрпризе, который преподнес Powermate-011 от RoverComputers: хотя заявленный для него выходной ток – 3,42 А, он наотрез отказался выдать даже 1,6 А для питания миниатюрного экономичного ноутбука! Зачем же нужна эта недешевая коробочка – заряжать мобильники? Впрочем, нам мог подвернуться бракованный экземпляр…

Подводя итоги, повторим совет (это важно!): при выборе преобразователя 12/220 В для питания ноутбука ориентируйтесь на ток потребления не самого ноутбука, а его штатного блока питания. Иначе не избежать разочарования: деньги потрачены зря! ЗР

ПРЕОБРАЗОВАТЕЛИ 12/220 В

POWER INVERTER 12VDC TO 240VAC

HQ Power, Китай

Ориентировочная цена – 315 грн

У изделия цилиндрическая форма, шнур витой, есть встроенный вентилятор охлаждения и дополнительный выход питания на 5 В/500 мА в виде гнезда USB. Может пригодиться для зарядки, скажем, гарнитуры «Блютуз» или MP3-плеера. Минус – ни слова по-русски, что выдает серые пути проникновения в наши магазины.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ НАПРЯЖЕНИЯ ASTRA

Разработано в США, собрано на Тайване

Ориентировочная цена – 260 грн

Строгий прямоугольный корпус вызывает воспоминания о советских временах. Торчащий предохранитель намекает: в сумке это изделие лучше не таскать. В другом торце – две розетки на 220 В. Порадовала подробная инструкция на русском языке с рекомендациями по выбору преобразователя под конкретные задачи.

ПРЕОБРАЗОВАТЕЛИ 12/19 В

REGULATED SWITCHING MODE CAR ADAPTER CARS6000S

HQ Power, Китай

Ориентировочная цена – 220 грн

Здесь в пассиве – нелюбовь к русскому языку да еще отсутствие витого шнура. Зато изделие укомплектовано шестью штекерами для подключения к различным ноутбукам. На выходе можно установить 15, 16, 18, 19, 20 В при токе до 6 А и 22 или 24 В при токе до 5 А. Завидная универсальность! Полярность перепутать невозможно, но вот какая она? Опытным путем установили: плюс в центре. Проверьте, подходит ли это для вашего ноутбука!

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ БЛОК ПИТАНИЯ ДЛЯ НОУТБУКОВ POWERMATE-011

RoverComputers, Китай

Ориентировочная цена – 325 грн

Маленькая черная коробочка с длинными жесткими проводами. В комплекте семь штекеров, но напряжение на выходе только одно – 19 В. Есть инструкция на русском, имеется огромная таблица совместимости с ноутбуками различных фирм. Все это, как и «запатентованный предохранитель на входе», замечательно. Полярность указана. Вот еще работал бы…

Journal-plaza.net ®

ИНФРАКРАСНЫЕ СУШКИ

Ориентировочная цена – от 4000 грн
Немецко-китайская фирма Trommelberg для небольших окрасочных мастерских предлагает компактные переносные инфракрасные сушки, которые способны практически заменить полноценную сушильную камеру. Особенно выгодны такие сушки станут тем, кто занимается мелким ремонтом и локальной подкраской. Использование ИК-сушек позволяет значительно сэкономить время и увеличить производительность работы: к примеру, шпатлевка под сушкой Trommelberg твердеет всего за 5 минут, а двухкомпонентная акриловая краска – за 15. Модельный ряд Trommelberg включает сушки с одним, двумя или тремя коротковолновыми инфракрасными излучателями. Кассеты с излучателями настраиваются по высоте и вращаются вокруг продольной оси для точной настройки над высушиваемой поверхностью.

FM-ТРАНСМИТТЕР

Ориентировочная цена – 275 грн
Фирма Falcon выпускает несколько моделей ультракомпактных FM-трансмиттеров, которые вставляются в гнездо прикуривателя. Одна из них – Falcon MP25. На маленьком круглом дисплее отображаются частота передачи сигнала и номер трека. Устройство имеет 15 предустановленных частот для трансляции проигрываемых MP3-файлов и порт USB для их загрузки. Также есть возможность подключения внешнего аудиоисточника. В комплекте – пульт дистанционного управления.

ЛИПКИЕ САЛФЕТКИ ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ПЫЛИ

Ориентировочная цена – 20 грн
Знаменитая компания 3M разработала липкие салфетки Tack Cloth Aqua для удаления пыли и прочих мелких частиц перед покраской кузова, нанесением грунта, базы или лака. Для достижения высокого качества покраски крайне важно полностью очистить поверхность от пыли и грязи, не оставляя при этом ни следов, ни ворса. Структура новых салфеток очень эластична, благодаря чему обеспечен равномерный и плотный контакт с очищаемой поверхностью. Липкие салфетки быстро впитывают пыль и загрязнения, удерживают их в себе и не оставляют на поверхности ворсинок. Салфетки совместимы со всеми типами лакокрасочных и грунтовочных материалов, включая краски на водной основе.

ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Ориентировочная цена – 2853 грн
Зимой уровень зарядки аккумулятора особенно актуален. Фирма Ctek предлагает универсальное зарядное устройство MULTI XS 25000, пригодное для зарядки батарей емкостью 50-500 А·ч. Устройство автоматически определяет состояние батареи и регулирует мощность зарядки в зависимости от температуры электролита. Ток заряда – 25 А.

ГАРНИТУРА HANDS-FREE

Ориентировочная цена – 2505 грн
Компания Ego разработала серию весьма оригинальных и многофункциональных беспроводных гарнитур hands-free. Среди них – устройство Ego Look, совмещающее в себе, помимо основной задачи, MP3-плеер. Изюминка Ego Look – большой 2,2-дюймовый жидкокристаллический дисплей, передающий 65 000 цветов: на нем удобно просматривать SMS-сообщения и список контактов, которые высвечиваются крупным текстом. Качественную связь обеспечивают микрофон высокой чувствительности и система полного эхо- и шумоподавления. Гарнитура совместима с любыми телефонами, оборудованными протоколом связи Bluetooth: устройство автоматически устанавливает соединение с телефоном и запоминает 10 пользователей. В комплект также входит беспроводной пульт управления, принципом работы слегка напоминающий джойстик iDrive от BMW.

МОТОРНЫЕ МАСЛА ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Ориентировочная цена – 85 грн и 45 грн за литр
«Шелл» обновил линейку масел, предназначенных для дизельных двигателей коммерческих автомобилей, двумя продуктами: Shell Rimula R6 LME и Shell Rimula R4 L. Первое из них – синтетическое с низким содержанием золы, фосфора и серы. Оно обеспечивает высокую степень защиты даже при низкой вязкости, что позволяет снизить расход топлива. Одобрено многими компаниями-производителями (в их числе «Даймлер») для увеличения интервалов замены масла.
Shell Rimula R4 L – минеральное масло, разработанное для двигателей большой мощности, соответствующих экологическим требованиям Евро V и US 2007. Оно обеспечивает повышенную защиту мотора и устройства нейтрализации выхлопных газов. Являясь маслом класса API CJ-4, ACEA E7, Shell Rimula R4 L 15W-40 одобрено к применению такими компаниями, как «Камминс», «Детройт-Дизель», «Макк», «Мерседес-Бенц», MAH, «Вольво», и показало отличные результаты по очистке двигателя и защите его от износа не только во время испытаний в лабораторных условиях, но и в ходе длительного тестового пробега по Европе и Северной Америке

СИСТЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ СВЕТОМ

Ориентировочная цена – 765 грн
Китайская фирма Giordon специализируется главным образом на охранных сигнализациях, однако недавно освоила и выпуск систем автоуправления наружным освещением, более известных в народе как датчики света. Сам датчик света – это широкоугольный сенсор, который наклеивается вверху лобового стекла. Сигнал от него идет к основному блоку системы, который управляет наружным светом по следующему принципу. Когда автомобиль попадает в зону небольшого затемнения освещенности (плотная облачность, начало сумерек, дождь и т.п.), через 2 с включаются габаритные огни. При въезде в более темные места (под широким путепроводом, в тоннеле, в подземном паркинге) через секунду включаются фары ближнего света. После выезда на более освещенное место ближний свет отключается через 3 с, и еще через такой же промежуток времени выключаются габариты. Устройство будет полезно тем, кто ленится или забывает включить освещение; тем не менее, наша редакция рекомендует всегда ездить с включенным ближним светом независимо от условий освещенности.

Journal-plaza.net ®

ПАССИВНЫЙ САБВУФЕР

Ориентировочная цена – от 961 до 2032 грн

Внешний вид сабвуферов Bazooka серии BT соответствует названию – оригинальный корпус выполнен в виде вытянутой черной трубы. В семействе – несколько моделей с диаметром динамика от 6 до 12 дюймов, мощностью от 100 до 300 Вт и чувствительностью от 100 до 104 Дб. Диапазон частот у всех моделей одинаков: 32 – 250 Гц.

ГРУЗОВЫЕ БОКСЫ ДЛЯ КРЫШИ

Ориентировочная цена – от 1800 грн

Компания Thule, известный производитель пластиковых боксов, устанавливаемых на крышу автомобиля, обновила линейки продукции. Появилось несколько относительно недорогих моделей объемом от 196 до 360 л. Новое семейство Pacific представлено пятью боксами разной длины и ширины (внутренние размеры – от 134x85 см до 226x62 см), цвет – серебристо-голубоватый. Особенность всей продукции Thule – удобная система установки с помощью «быстрых» зажимов Fast-Grip, благодаря которым можно установить и зафиксировать бокс даже одной рукой. Запатентованная система открытия бокса Dual Force в два раза снижает усилие при поднятии или опускании крышки бокса. Примечателен и центральный замок: бокс запирается в нескольких точках, но замочная скважина – одна, причем ключ можно вынуть из нее только тогда, когда закрыты все замки.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ БОКСЫ-ПОДЛОКОТНИКИ

Ориентировочная цена – 600 грн

Венгерская компания Rati KFT выпускает универсальные боксы-подлокотники Armster для большинства современных автомобилей: Alfa Romeo, Chevrolet, Citroen, Daihatsu, Dacia, FIAT, Ford, Honda, Hyundai, KIA, Lada, Lancia, Mazda, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, SEAT, Skoda, Suzuki, Toyota, VW. Также фирма поставляет свои изделия прямиком на конвейеры европейских автозаводов и тюнинговых фирм, в числе которых Opel-Irmscher и Brabus-Smart.

Верхняя сдвижная крышка подлокотников обтянута качественным кожзаменителем, цвет – черный или серый. Корпус подлокотника – черный. Подлокотник имеет точную регулировку наклона. Внутренний бардачок – с флокированным покрытием «под бархат».

Ввиду большого числа подделок польского производства представители компании рекомендуют покупать оригинальные подлокотники в фирменных упаковках с большим логотипом Rati KFT.

На правах рекламы

АКЦІЯ!* з 15 грудня по 31 грудня 2008р.

КРЕДИТ та ЛІЗИНГ*

Без будь-яких комісій. Без довідки про доходи. Оформлення в місцях продажу.

Great Wall Fashion High-tech Elegance
ціна від 68 950 грн.
до 10% річних у грн.

CHANA
НОВОРІЧНІ ЦІНИ!
нова ціна від 40 680 грн.
5% річних у грн.

LANDWIND
ціна від 80 890 грн.
1% річних у грн.

* Партнери програм – ТОВ ФК "Єврокапітал", ліцензія АВ №020858 від 12.06.2007р. видана ДЕРЖФІНПОСЛУГ України. ТОВ «АІС-Лізинг», ліцензія ФЛ № 259 від 01.11.2005 р. видана ДЕРЖФІНПОСЛУГ України. Детальніше про умови придбання автомобілів, кредитування та надання послуг лізингу в місцях продажу та за телефоном "гарячої" лінії. Кількість автомобілів обмежена.

www.china-car.com.ua
www.vegamotors.com.ua

м. Київ, автосалон Chana, бульвар Перова, 38/1, тел.: (044) 542-34-44, 542-77-07, просп. Відрадний, 28, тел.: (044) 455-42-05, 455-42-06, просп. Маяковського, 43/2, тел.: (044) 546-99-19, 240-94-63, вул. Зоологічна, 5-А, тел.: (044) 230-05-41, 483-83-06(кредит)

8 800 50 182 50
(безкоштовно в межах України зі стаціонарних телефонів)
ТОВ «Автосервіс-Т», м. Київ, пров. Балтійський, 20

Journal-plaza.net ®

Скрестив бензин с электричеством

Гибридные автомобили все более популярны. И по конструкции могут очень сильно отличаться друг от друга, уверяет Анатолий Фомин.

К сожалению, отменить светофоры, пробки и нерегулируемые перекрестки вряд ли возможно. Значит, автомобили и впредь будут разгоняться и тормозить. А потому идея запасти кинетическую энергию, бесполезно переводимую в нагрев и износ тормозов, чрезвычайно популярна.

ULTRA LIGHTS

«Ультралегкие» гибриды – это изобретение автора. Строго говоря, автомобиль, не использующий электродвигатель для перемещения, гибридом называться не должен. Но все же я буду настаивать на том, чтобы их так называли. Хотя бы потому, что эти машины способны запасать кинетическую энергию, пусть и для других целей. Такие системы применяют в современных БМВ и «Ауди».

Принцип достаточно прост: поскольку генератор отбирает мощность мотора, можно оптимизировать его работу, сняв с двигателя лишнюю нагрузку во время разгона и добавив – при торможении. Во время относительно равномерного движения все зависит от текущего баланса потребителей: если их немного, то вполне хватает возможностей батареи. Как только уровень заряда упадет ниже определенного значения, генератор включится снова. Для этого понадобится продвинутое управление процессом зарядки (необходимо учитывать гораздо больше факторов, чем по силам банальному реле-регулятору, который служит автомобильному делу более полусотни лет) и вдобавок иные характеристики аккумуляторной батареи. Результат действия системы, впервые показанной БМВ как часть концепции эффективной динамики, – снижение расхода топлива на 0,2–0,3 л/100 км и незначительное улучшение разгона.

Ныне подобные устройства нашли применение на БМВ 1-й и 3-й серий, а также на экологичных дизельных «Ауди» с индексом «е». Впрочем, это только начало. Ведь интеллектуальное управление зарядом батареи необходимо и для систем «старт-стоп». Это уже реализовано на 4-цилиндровых БМВ с механическими коробками передач.

LIGHTS

«Легкие» гибриды – попытка превратить обычный автомобиль в гибрид с наименьшими затратами. Как любой компромисс, он не лишен недостатков и выделяется в первую очередь неспособ-

Journal-plaza.net ®

ностью перемещаться исключительно на электротяге. Тем не менее положительных сторон больше, чем отрицательных: заметное уменьшение расхода топлива в городе и улучшение динамики разгона (имеется в виду прежде всего так называемый rolling start и эластичность). Реальный выигрыш может превышать 20%.

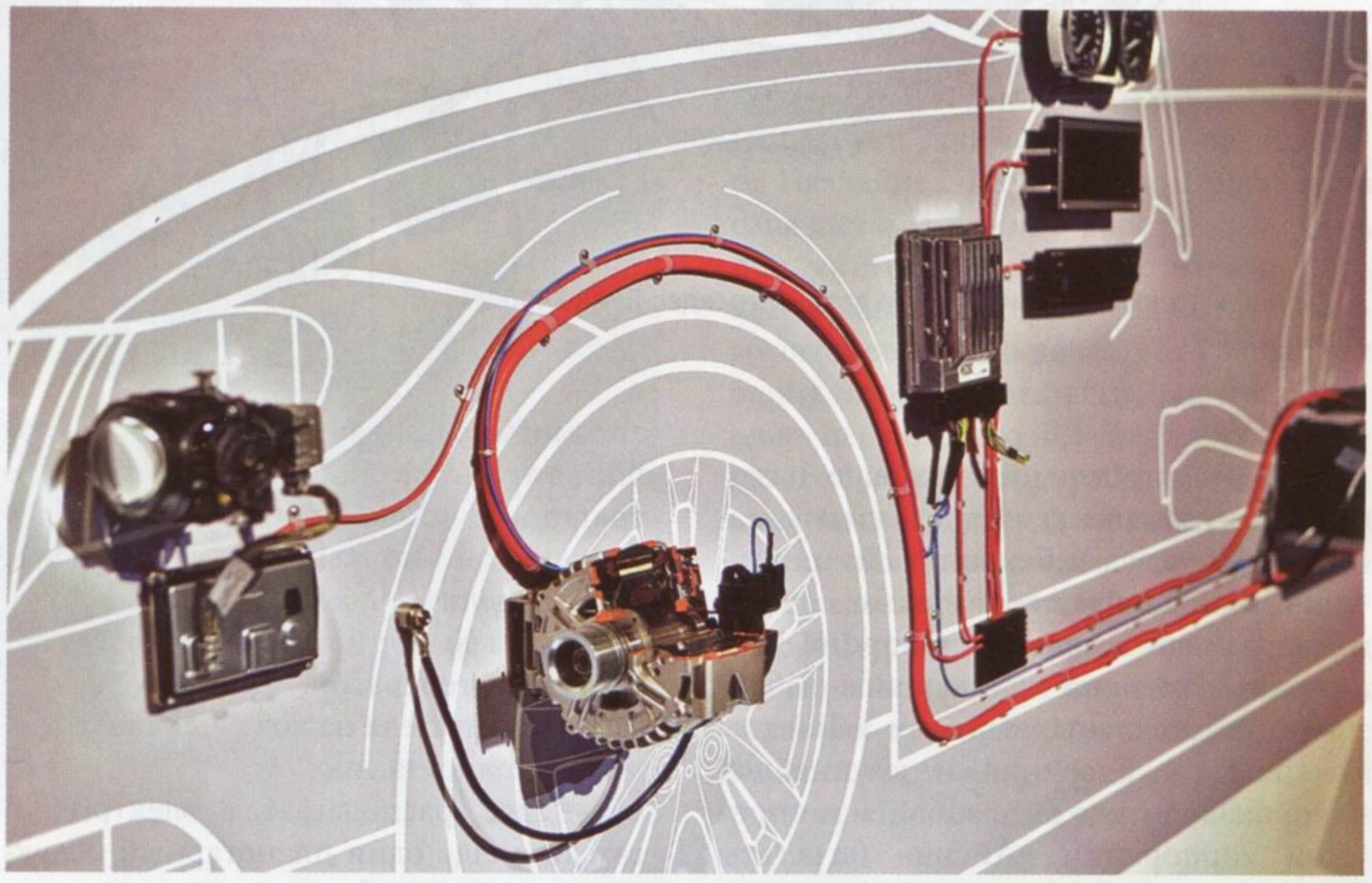
Узнать легкий гибрид можно по незначительной – обычно не более 20 кВт – мощности электродвигателя. Самым коммерчески успешным примером стала, конечно, «Хонда-Сивик Гибрид», с виду почти не отличающаяся от обычного «Сивика». Первое поколение этих машин появилось в 2003 году. Под их капотом 1,8-литровый бензиновый мотор уступил место 1,3-литровому с 15-киловаттным электрическим помощником. Расположенный между мотором и коробкой передач электродвигатель помогал при разгоне и работал в качестве генератора, заряжая никель-металлгидридную батарею напряжением 156 В. Второе поколение машин, выпускаемое с 2006 года, оснастили вариатором и новой системой регулирования фаз газораспределения i-VTEC, которая полностью закрывает клапаны неработающего мотора, уменьшая насосные потери и торможение двигателем. Таким образом, гибридный «Сивик» научился ездить на чистой электротяге, став единственным пока легким гибридом, умеющим это делать.

Похожую схему избрал «Мерседес-Бенц», который собирается в нынешнем году предложить гибридный автомобиль на базе S-класса. На «Мерседес-Бенце S 400 BlueHYBRID» электромотор мощностью всего 20 кВт расположен между бензиновым двигателем и 7-ступенчатым гидромеханическим автоматом. Ездить на электротяге «Мерседес» не умеет, зато оснащен электрическим компрессором кондиционера – значит, не потребуется жертвовать комфортом в пробке или на светофоре, когда бензиновый мотор выключен.

Выигрыш в динамике невелик лишь на первый взгляд. Несмотря на то что электродвигатель развивает всего 20 кВт, его крутящий момент достигает 160 Н·м. Это больше половины того, что дает бензиновый мотор. Соответственно заметен и его вклад в динамике, а не в максималке. Наибольший выигрыш достигается в разгоне с малых скоростей или при обгоне в диапазоне 60–120 км/ч. А вот старт с места практически не меняется – с гидромеханической трансмиссией крутящий момент бензинового двигателя множит гидротрансформатор.

Строго говоря, БМВ-118d не настоящий гибрид, хотя и способен запасать энергию в аккумуляторе при выбеге.

Умный генератор вырабатывает ток при торможении и освобождает мотор от лишней нагрузки в ходе разгона. При равномерном движении действует по обстоятельствам, в зависимости от числа потребителей и степени зарядки батареи.



«Лексус-LS 600h» – один из наиболее технически сложных гибридов. Он оснащен 8-цилиндровым бензиновым двигателем с непосредственным впрыском топлива, привод полный. К 290 кВт и 520 Н·м бензинового мотора добавляются 165 кВт и 300 Н·м электрического.

Journal-plaza.net ®

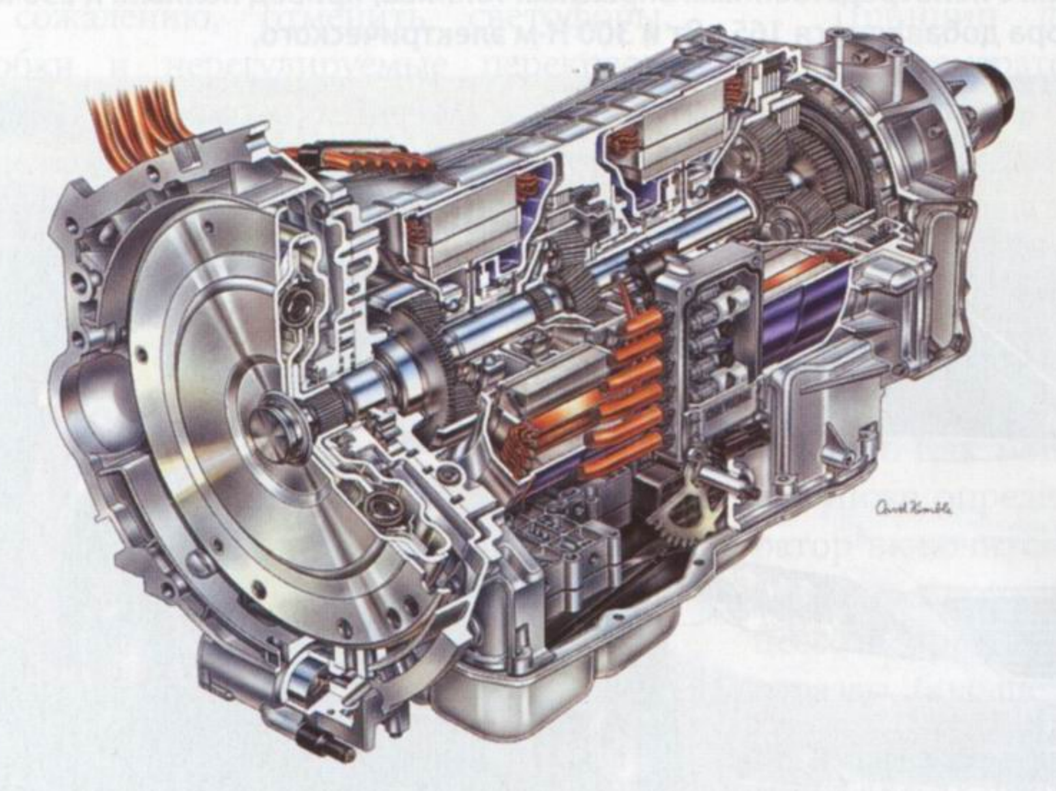
Основные элементы гибридного авто «Мерседес-Бенц S400 BlueHYBRID».

MEDIUM

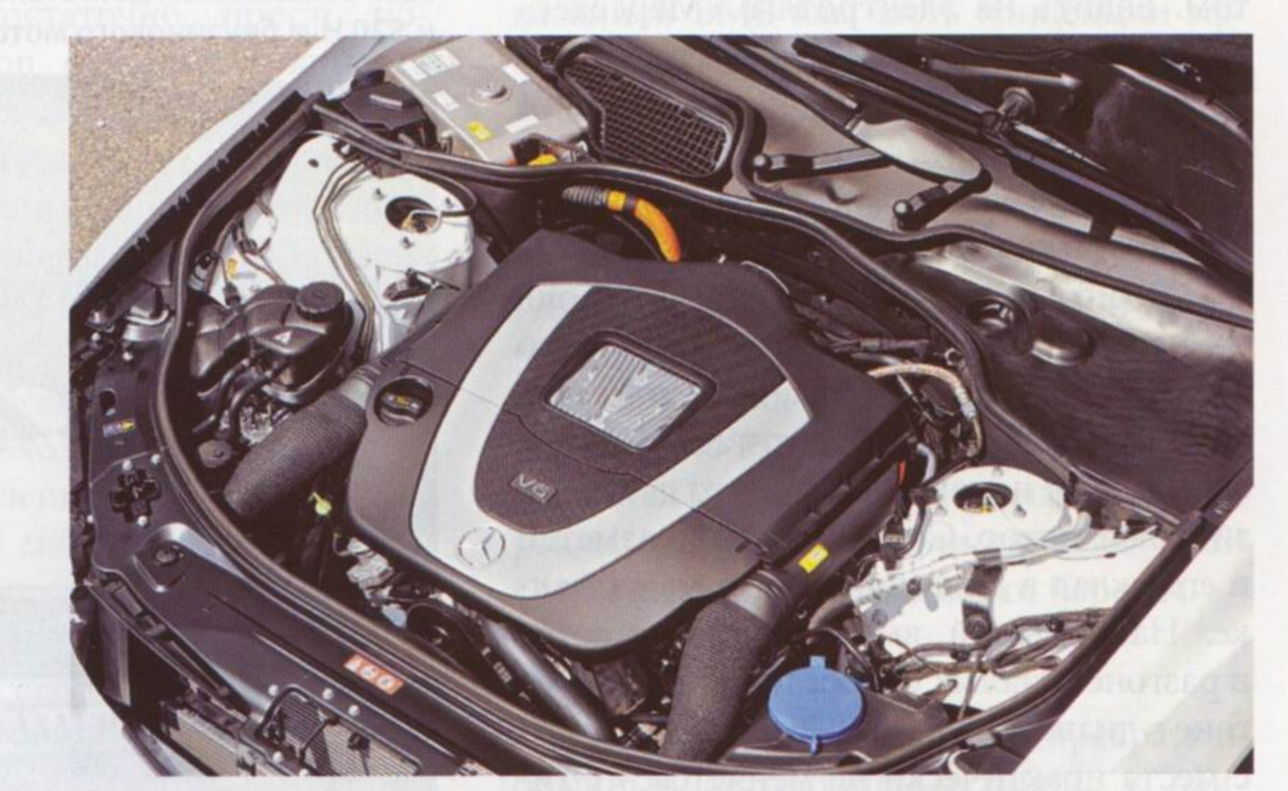
Полноценные, или, как их еще называют, «тяжелые», гибриды умеют ездить, используя и бензиновый, и электрический двигатели, а также сочетание их мощи в любой пропорции. Эти машины сегодня наилучшим образом представлены марками «Тойота» и «Лексус». Стараниями крупнейшего производителя автомобилей и японской корпорации «Айсин» (агрегаты трансмиссии) была разработана одна из наиболее удачных схем. Двигатель автомобиля приводит генератор, занявший в трансмиссионном агрегате место традиционной коробки передач. Но соединены они не жестко, а через планетарный делитель, который, в свою очередь, дает выбор мотору – вращать колеса или генератор. Он же отвечает за пуск двигателя на ходу, ненадолго замыкая трансмиссию.

Далее располагается электродвигатель и еще один планетарный редуктор, который работает в режиме двухступенчатой коробки передач, изменяя передаточное число между электродвигателем и трансмиссией. Оказывается, двух передач (1,9:1 и 3,9:1) достаточно для эффективной работы привода во всех диапазонах скоростей. Привычной коробки у автомобиля нет – суммарный крутящий момент бензинового мотора и электродвигателя позволяет обходиться всего двумя ступенями.

В режиме Hybrid выбор – в пользу наиболее экономичного перемещения. Power предполагает максимальное использование электродвигателя как «бу-



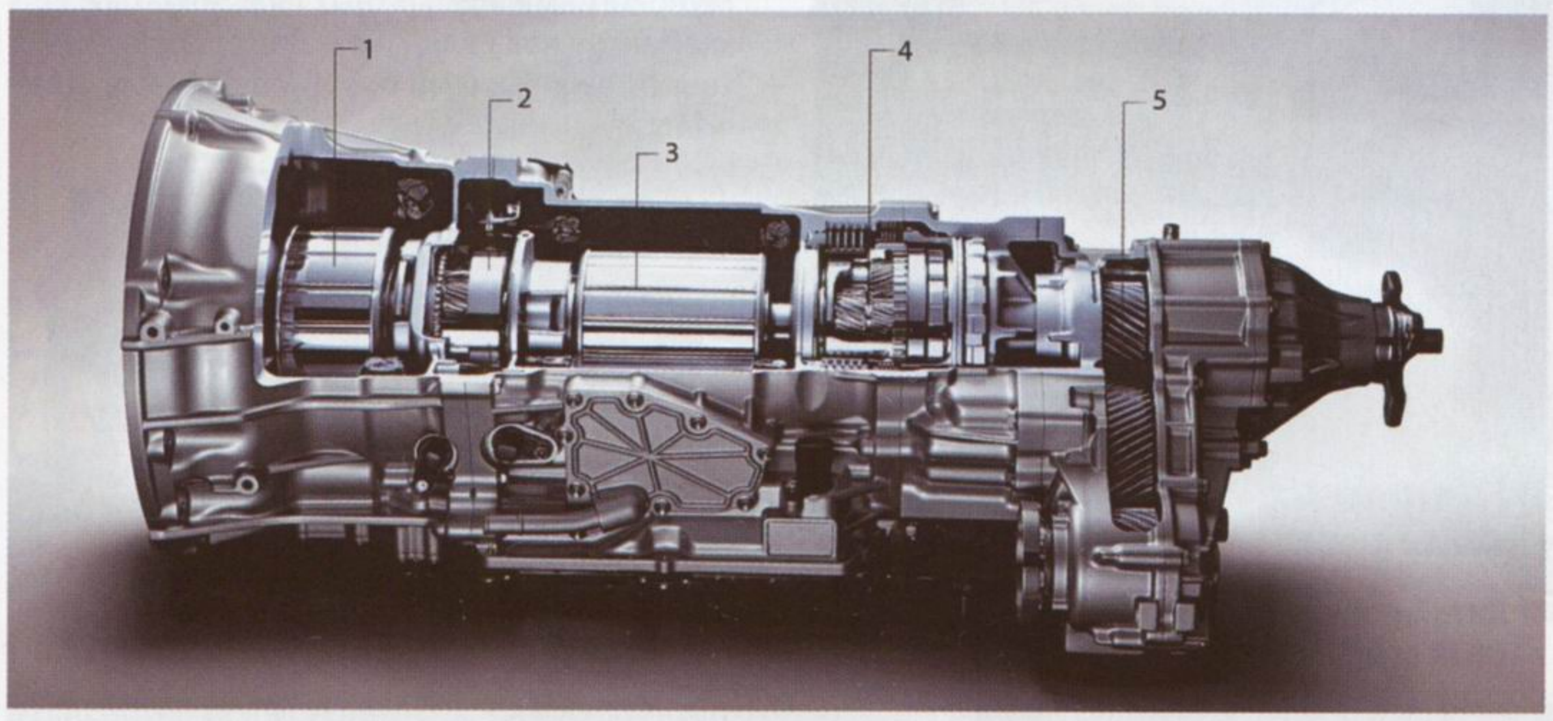
2-Mode Hybrid – вариант, предполагающий использование двух электромоторов по 22 кВт и планетарного делителя. Главные объекты – полноразмерные вседорожники и пикапы «Дженерал моторс».



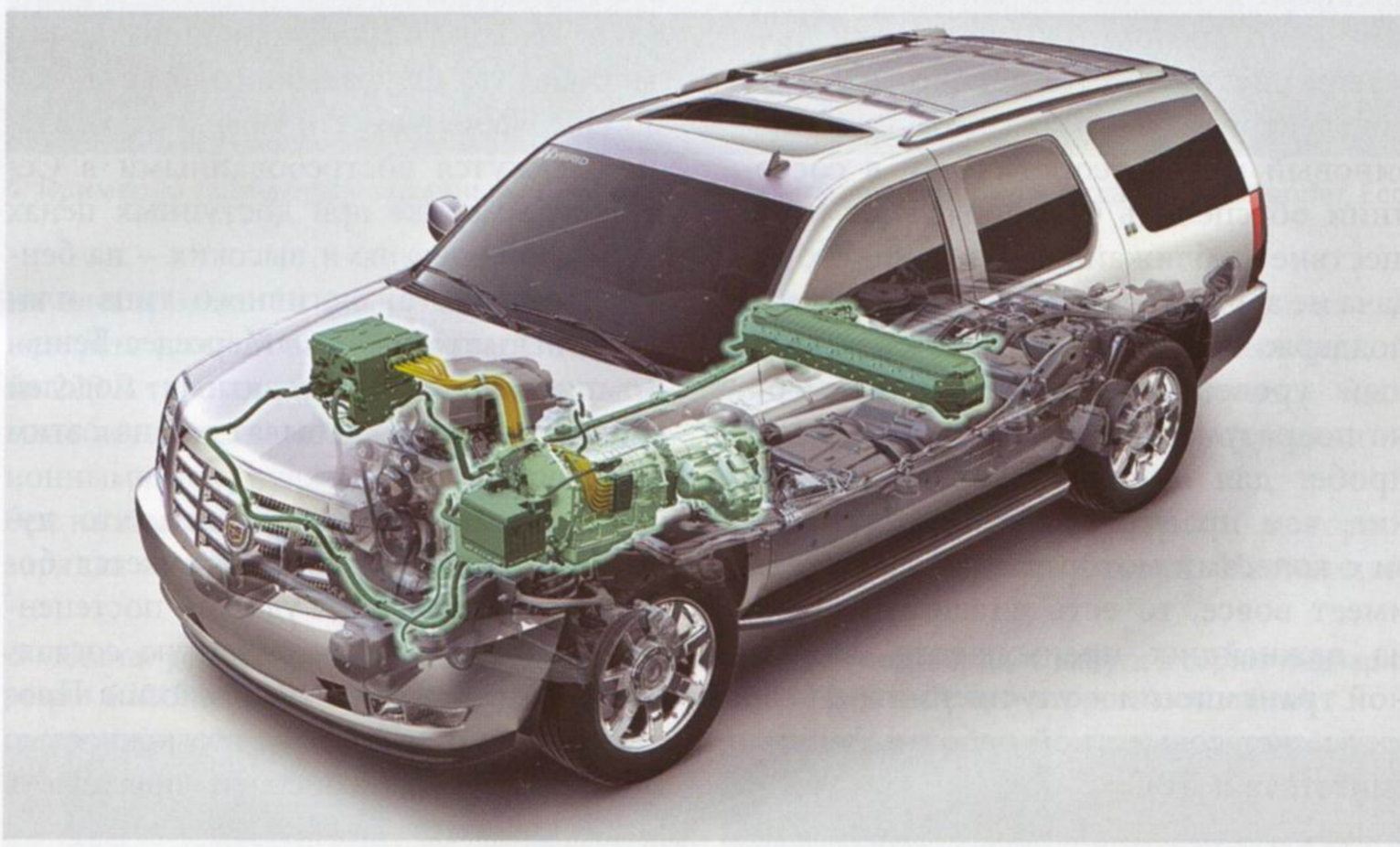
Гибридизация от Continental позволяет полностью вписаться в моторный отсек. Литий-ионная батарея превосходно располагается на месте обычного свинцово-кислотного аккумулятора.

Journal-plaza.net ®

Модуль гибридной трансмиссии фирмы Aisin для полноприводного автомобиля: 1– генератор; 2 – планетарный делител; 3 – электродвигатель; 4 – двухступенчатый планетарный редуктор; 5 – межосевой дифференциал повышенного трения Torsen.

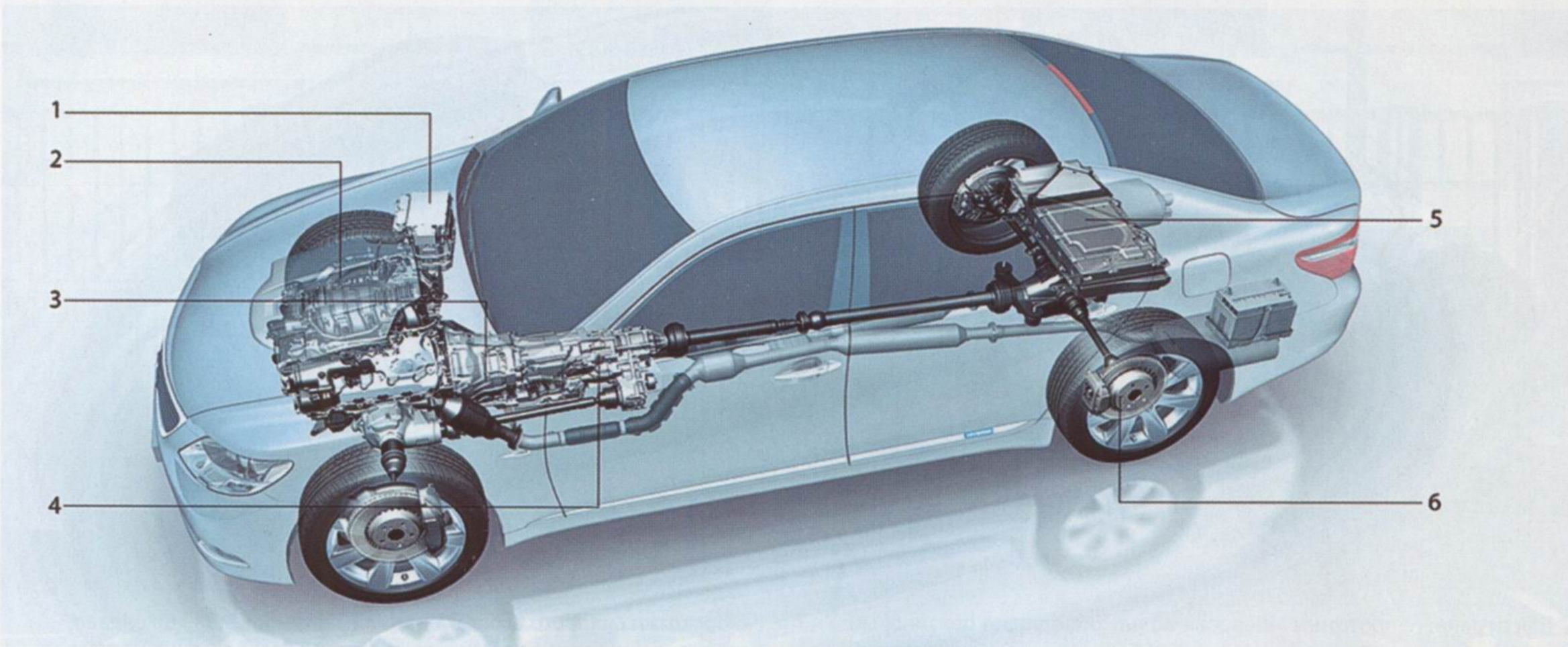


Гибридный «Шевроле-Тахо» может перемещаться на электротяге. Справа под капотом инвертор, преобразующий ток для управления тяговыми электромоторами. Под задним сиденьем – никель-металлгидридная батарея.



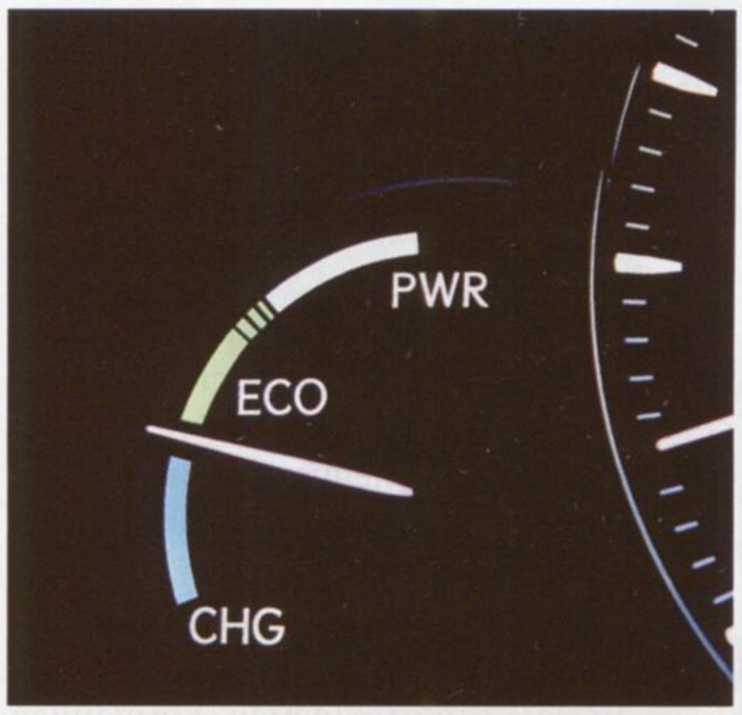
стера», улучшающего динамику автомобиля. Зимний режим Snow вводит ограничение по крутящему и тормозному моментам для максимально эффективного сцепления с дорогой. Спортивный режим трансмиссии «Лексуса-LS600h» предлагает восемь уровней торможения двигателем и соответственно скорости и интенсивности реакции на педаль газа, имитируя работу 8-ступенчатой автоматической трансмиссии. При обычном разгоне автомобиль трогается только за счет электродвигателя, а бензиновый мотор подключается по мере надобности.

Система, применяемая компанией «Дженерал моторс» на гибридном вседорожнике «Шевроле-Тахо», несколько иная: в ней отсутствует вторая планетарная передача, но вместо одного электромотора – два, по 22 кВт. Этого достаточно, чтобы бензиновый двигатель обходился без традиционной коробки передач, а автомобиль в целом мог перемещаться исключительно на электротяге. Название 2-Mode Hybrid Transmission означает два режима работы. В первом, при минимальных скоростях и нагрузках, в зависимости от состояния аккумуляторов можно двигаться как за счет одних электродвигателей, так и с помощью бензинового 5,3-литрового мотора. Второй режим работы, напротив, предназначен для движения с высокой скоростью по шоссе: он исключает влияние электродвигателей, что повышает КПД трансмиссии и снижает расход бензина. Более того, при благоприятных условиях автоматика отключает четыре из восьми цилиндров мотора. В таком режиме «Шевроле-Тахо» способен прой-



Устройство «Лексуса- LS 600h»: 1 – управляющий блок (PSU); 2 – бензиновый двигатель V8 объемом 5 л; 3 – гибридная трансмиссия; 4 – двухступенчатый редуктор; 5 – никель-металлгидридная батарея, 288 В; 6 – электронно-управляемая тормозная система с функцией регенерации.

Journal-plaza.net ®



Помните прибор под названием «эконометр»? Вот его современное воплощение в «Лексусе-LS 600h». Стрелка показывает зарядку, разрядку или экономичную езду, при которой «гибридность» не используется.

Литий-ионная батарея заключена в безопасный стальной корпус. Это необходимость, потому что при высокой концентрации энергии в небольшом объеме короткое замыкание вызовет настоящий взрыв.

Современный гибрид немыслим без эффективных аккумуляторов. Литий-ионные – лучшее на сегодняшний день решение. Хотя технологиями компактных пластинчатых элементов пока владеют немногие. Этот изготовлен работниками опытного производства «Ниссан».

ти 22 мили на галлоне бензина, что соответствует примерно 10,7 л/100 км. Неплохой результат для автомобиля такого размера!

FULL FLAVOUR

Их называют range extender (в буквальном переводе – удлинитель). Впрочем, речь идет пока об опытных образцах, которые не подтверждают заявленных характеристик. Гибриды такого класса – это, по существу, электромобили, оснащенные вспомогательным бензиновым или дизельным двигателем.

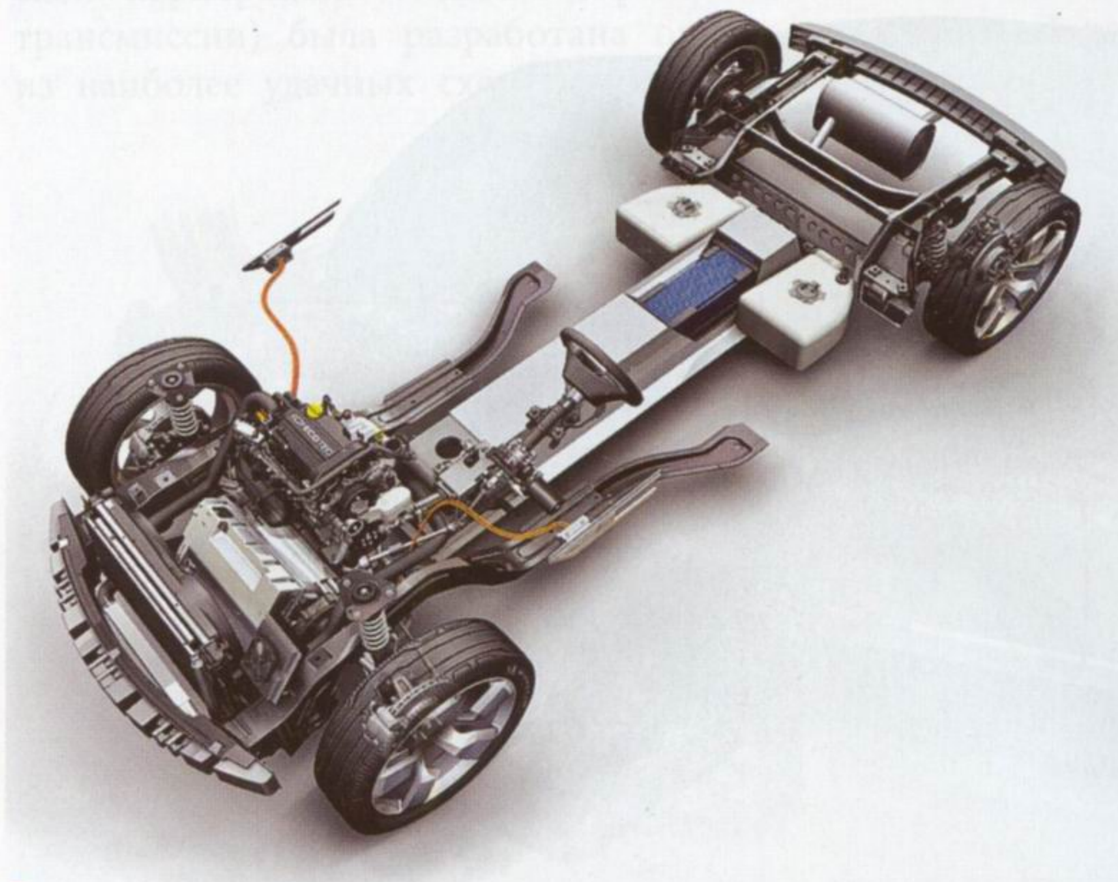
Основное отличие в эксплуатации – крайне желательна ежедневная подзарядка от сети. Основной режим для «бензоудлинителя» – городской. При запасе хода 100 км и более в ежедневных поездках по городу вообще нет необходимости использовать двигатель внутреннего сгорания. Ну а если электричество «кончится», то бензиновый мотор теоретически в состоянии обеспечить беспроблемное путешествие до ближайшей розетки. Его задача не заряжать аккумуляторы, а лишь поддерживать примерно 30-процентный уровень заряда. КПД невысок, но подразумевается, что «бензиновый» пробег для машины скорее исключение, чем правило. Механической связи с колесами мотор такого гибрида не имеет вовсе, то есть лишается одного из важнейших преимуществ гибридной трансмиссии – улучшения динамики за счет совместной работы электродвигателя и ДВС.

Первым серийным автомобилем этого класса должен стать «Шевроле-Вольт», производство которого обещают начать в 2010 году.

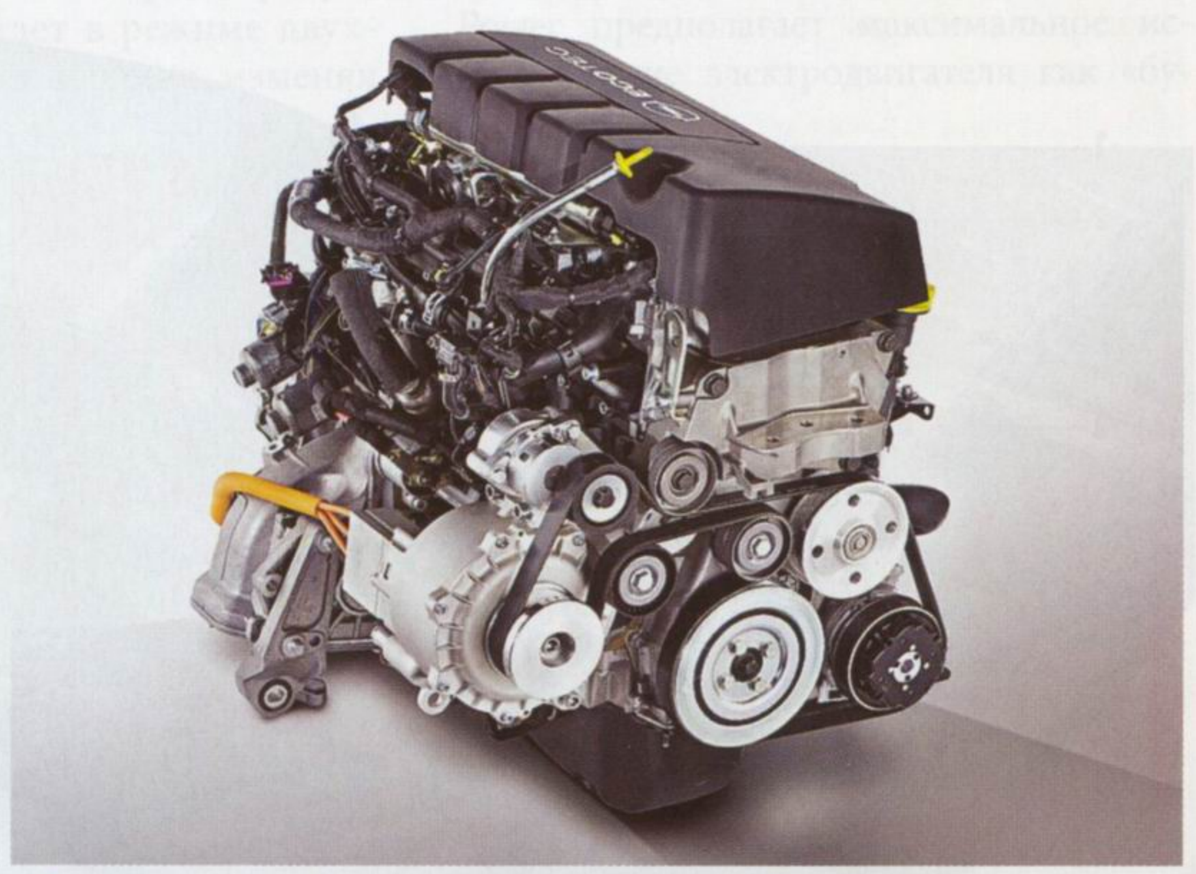
О ВРЕДЕ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ

Какая из концепций гибридного привода победит? Однозначного ответа нет. Вполне вероятно, что «бензоудлинители» окажутся востребованными в Северной Америке при доступных ценах на электроэнергию и высоких – на бензин. Гибриды аналогичного типа планирует выпускать и «Мерседес-Бенц». Компоновка его компактных моделей еще много лет назад была сделана с этим прицелом.

Впрочем, еще вероятнее, что дуэт «Тойоты» и «Айсина» окажется более удачливым и им удастся постепенно увеличивать электрическую составляющую гибридных трансмиссий. Прототип «Тойоты-Приус» с возможностью подзарядки уже способен преодолеть



Шасси раннего прототипа «Шевроле-Вольт» объединяет бензиновый двигатель (предположительно «Опель-ЭКОТЕК» 1,4 л с турбонаддувом), литий-ионную батарею (расположена в трансмиссионном тоннеле) и электродвигатель переменного тока с инверторной системой управления.



Прототип силового агрегата для «легкого» гибрида «Дженерал моторс» отличается от обычного двигателя только мощным стартер-генератором с жидкостным охлаждением. Более того, он может оказывать помощь мотору при трогании и ускорении.

Journal-plaza.net ®

Примерно таким будет серийный «Шевроле-Вольт» – первый гибрид класса range extender. Если производство начнется по плану, то в 2010 году.

на электротяге 10 км в городском цикле. Для полной зарядки батарей от сети 220 В требуется менее двух часов. Автомобиль третьего поколения с литий-ионными аккумуляторами будет способен на заметно лучшие результаты. Подзарядка аккумуляторов от внешнего источника позволяет превратить их из сомнительного накопителя кинетической энергии в реальный «топливный бак» (пусть даже на порядок уступающий бензиновому).

Единственный вопрос, который остается, – цена на бензин. Настоящий кризис оказался экономическим, а не топливным. А когда топливо дешевеет, дорогостоящие программы развития гибридных трансмиссий и силовых установок могут серьезно повредить финансовому здоровью автомобильных производителей. ЗР

«Тойота» устами президента компании Кацуаки Ватанабе подтвердила запуск в серию подзаряжаемого (Plug-in) гибрида с литий-ионными батареями в 2010 году. А пока технологию отрабатывают на «Тойоте-Приус» второго поколения.

Journal-plaza.net ®

Нос по ветру

В новой рубрике мы попробуем, основываясь на концепт-карах, представить себе серийные автомобили обозримого будущего. Начнем с «Рено-Вель Сатис». Обновление модельного ряда французской фирмы идет полным ходом. Вероятно, оно затронет и самую престижную модель, считает Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

В смелости дизайнерам «Рено» не откажешь. Высокий, рубленый «Рено-Вель Сатис», дебютировавший в 2001-м, многим показался, как минимум, странным. Тем не менее необычный вместительный автомобиль нашел своего, пусть и не массового, покупателя. Удерживаться на тонкой грани, отделяющей оригинальность от вычурности, всегда нелегко. Но фирма «Рено» наверняка продолжит попытки балансировать.

Каким станет престижный автомобиль нового поколения? Наверняка сохранит фирменный стиль. Делать машину похожей на десятки конкурентов – не характерный для французов подход. Их модели ведь и любят (или не любят!) за самобытность. Вероятно, «Вель Сатис» останется хэтчбеком. Это понравится тем, кто ценит нетривиальные для бизнес-класса стилистические ходы и не считает, что седан – непременный атрибут солидного человека (хэтчбек в большинстве случаев практичней). Уверен: большой просторный «Рено» будут рекламировать не только и не столько как машину для бизнесменов и чиновников, – создатели предлагают увидеть в нем автомобиль для семейных путешествий. Ведь именно такие концепты фирма показывает в последнее время.

Ярчайший пример – ультраавангардный носатый «Рено-Оделиос», продемонстрированный в Париже осенью. Директор дизайнерской фирмы Патрик Ле Кеман особо подчеркнул: этот прототип – «воплощение идеи движения, но не скорости». Куда указывает длиннющий нос эффектного концепта?

Огромные открывающиеся вверх двери – вовсе не единственная и даже не самая интересная

Journal-plaza.net ®

особенность. Важнее, например, отменная аэродинамика. Согласитесь, глядя на немаленькую (длина 4805 мм, ширина 1998 мм, высота 1605 мм) машину с шестью полноценными креслами, никак не скажешь, что лобовое сопротивление будет невелико. Но C_x всего 0,29! Кстати, даже колесные диски с семью спицами, обутые в шины 255/45ZR23, сконструированы с учетом борьбы с воздушными потоками. Наверняка этот опыт учтут при проектировании и доводке «Вель Сатиса». Как и отработанные на концепте технологии применения современных материалов. Кузов «Оделиоса» из углепластика, стекла – из поликарбоната.

Среди опций, которыми оснащен «Оделиос», серийному «Вель Сатису» подойдут, в частности, индивидуальные пульты управления климатом и мониторы для каждого пассажира. Кстати, у водителя их даже два (один – на нижней части ветрового стекла).

Но далеко не все, что позволено концепту, приличествует серийному автомобилю, особенно рассчитанному на респектабельную публику. Не только дизайн «Оделиоса» – очень смелый, отчасти даже эпатажный – неприемлем без существенной переработки для «Вель Сатиса», но и начинка выглядит пока слишком авангардно. Ведь под кузовом концепта три двигателя: дизельный и пара электрических, связанных с передними и задними колесами. Электромоторы вступают в дело при необходимости. Задний, превращая автомобиль в полноприводный, активизируется лишь по команде ESP.

С точки зрения конвейера куда интереснее 2-литровый дизель dCi, развивающий очень внушительные 205 л.с. и 450 Н·м в диапазоне 1700–3800 об/мин. Пока даже 3-литровый серийный дизель «Рено» выдает всего 180 л.с. Как утверждают, с новым мотором большой автомобиль способен достичь 100 км/ч за 7,8 с. А средний расход топлива – всего 4,5 л/100 км. Учитывая высокий спрос на дизельные авто в Европе, особенно во Франции, предположу: новый дизель действительно может дебютировать на «Вель Сатисе». Как и 7-ступенчатая автоматическая коробка передач с двойным сцеплением. Она, кстати, подойдет и знакомому по нынешним «Рено» бензиновому 3,5-литровому V6, который, вероятно, тоже модернизируют.

По замыслу интерьер концепта в светлых тонах должен напоминать светскую гостиную. Но с поправкой на стиль хай-тек.

Сохранивший неординарный фирменный стиль, вместительный, но с хорошей аэродинамикой, мощный, но и экономичный. В общем, автомобиль, на котором настолько же престижно приехать на званый ужин, насколько удобно отправится с семьей в дальнее путешествие. Наверняка именно таким планируют сделать «Рено-Вель Сатис» второго поколения. Это направление своим носом-капотом указал концепт «Оделиос», черты которого, пусть и сильно измененные, придирчивый глаз распознает в серийной машине. **ЗР**

Наблюдательные наверняка обнаружат в космически далеком от повседневности концепте «Рено-Оделиос» черты, подходящие серийному престижному автомобилю.

Journal-plaza.net ®

Немаксимальная максималка

Почему ваши измерения отличаются от данных производителя? Это еще мягкая постановка вопроса, адресуемого редакции после выхода очередного сравнительного теста. В смертных грехах обвиняют редко, но тоже случается… С рассказа о замерах максималки начинает новую рубрику Анатолий Фомин.

Мальчишки прижимаются лицом к стеклам припаркованных машин:

– Сколько выжимает?

– Я же говорил, 220, не 260. Дохлая эта тачка!

Эх, если бы, повзрослев, они стали более самостоятельными в своих суждениях! Впрочем, образование приносит свои плоды – вместо последней цифры спидометра теперь называют цифру, которую удалось выдавить на пустом участке дороги. Разумеется, без поправки на уклон, ветер и неточность спидометра. Последний почти наверняка завышает показания на 2–5%. Так сколько же на самом деле? И почему?

ЧЕМ МЕРИТЬ?

Еще недавно для измерений мы пользовались бесконтактным оптическим спидометром CORRSYS, теперь перешли на GPS-систему VBOX Racelogic: удобнее работать (монтаж занимает от силы 2 минуты против 15–30 минут для оптической системы), меньше времени требуется и для последующей обработки результатов. Формально точность GPS-системы ниже, но в реальности оказалось, что с ней измерения более точные. Почему? Да потому, что крошечный наружный датчик GPS-приемника не сказывается на аэродинамике. Прежде мы закрепляли на автомобиле внушительных габаритов оптический прибор. Не всегда удавалось сделать это сзади, в аэродинамической «тени», а для переднего или бокового положения приходилось даже вводить поправочные коэффициенты: для легковых машин –1,6 и 2,0% (мидель до 2,3 м^2) соответственно, для вседорожников – 1,2 и 1,6% (мидель 2,3 м^2 и более).

GPS-приемнику мешают только густые летом кроны деревьев по краям динамометрической дороги дмитровского полигона. Впрочем, когда на открытом участке прибор «видит» более восьми спутников, проблем нет. Погрешность измерения максимальной скорости – 0,1 км/ч.

КОГДА ДОРОГА ДОРОГА

Динамометрическая (то есть без всяких уклонов) дорога пятикилометровой длины на весь бывший Союз одна – на территории подмосковного автополигона ГУП «НИЦИАМТ НАМИ». Весь цикл замеров для теста ЗР одной машины занимает менее часа, из которого на движение с максимальной скоростью приходится всего минута!

Современным автомобилям, достигающим 250 км/ч, меньше чем пятью километрами не обойтись. А для тех, что реально переваливают за 300 км/ч, желательно добавить еще пару километров прямой. К счастью, к нам на тест такие машины попадают редко.

Для справки: ширина динамометрической дороги 12 м, а приемлемое покрытие есть только на 3 км. Оставшаяся часть немногим лучше среднестатистической российской или украинской дороги. Поверьте, на скорости 270–280 км/ч это добавляет эмоций.

ПОГОДА НЕ ПОДОЖДЕТ

Строго говоря, все измерения следует проводить при одних и тех же погодных условиях. Желательно, чтобы это были стандартные 15°С при давлении 760 мм рт. ст. (101 325 Па), влажности около 60% и отсутствии ветра и осадков. Увы, всегда соблюсти эти условия невозможно. Мы замеряем максималку и летом, в 30-градусную жару, и в осенние холода, когда термометр показывает чуть выше нуля; в промежутках между весенними дождями, когда сто-

Journal-plaza.net ®

ЗАЧЕМ МЕРИТЬ?

Только очный поединок двух конкретных автомобилей (модификация, комплектация также учитываются) позволит определить, кто на самом деле быстрее. В данном случае отступление от официальных условий допустимо, поскольку распространяется на все одновременно испытываемые машины. В общем, наша цель – сравнить автомобили, а не подтвердить или опровергнуть данные фирмы. Последнее скорее побочный продукт. Ну а почему наши цифры и официальные могут отличаться, вы теперь знаете.

Абсолютный рекордсмен замеров «За рулем» – тюнингованный «Порше-911 Турбо» развил на динамометрической дороге ровно 312 км/ч.

ит глубокий циклон и давление падает до 720 мм, и поздней осенью, когда погожим днем может быть 770 мм. Замечу, что нормальное давление на «динамке» дмитровского полигона (высота над уровнем моря – примерно 200 м) не 760, а 742 мм. Так можно прикинуть, что разница в плотности воздуха в «крайних» случаях будет достигать 18%! Только за счет нее разброс может составить более 8%.

Однако главный враг точности – ветер. Кстати, если его составляющая вдоль дороги превышает 3 м/с, официальные измерения проводить нельзя. Мы вынуждены бороться с этим фактором, проводя замеры в прямом и обратном направлениях движения. Разница в 6–10 км/ч – обычное дело (поверьте, при этом кажется, что стоит абсолютный штиль), в зачет идет средний результат.

При прочих равных более высокая максимальная скорость – объективное свидетельство совершенства аэродинамики модели!

ГЛАВНЫЕ И ПЕРЕДАЧИ

Легковые автомобили строятся вовсе не для достижения максимальной скорости. Может получиться так, что передаточные числа удобны для езды, но максималка достигается скромная. Особенно часто такое встречается на автомобилях, оборудованных 4-ступенчатой гидромеханической трансмиссией, где верхняя отвечает за экономичную езду по шоссе. Там между третьей и четвертой ступенями может быть разница в 25% и даже больше. Проще говоря, на третьей срабатывает ограничитель оборотов, а на четвертой скорость падает, потому что обороты максимальной мощности не достигнуты. Впрочем, и при большем количестве передач случается, что минимальное внешнее воздействие (например, встречный ветер) не дает переключиться на передачу, на которой достигается максималка. Кстати, это вовсе не всегда высшая!

УРОКИ МАКСИМАЛКИ

Если замеренная нами максимальная скорость вашей любимой модели на 3–4% меньше заявленной, не стоит обвинять нас в попытке принизить ее достоинства или неумении ездить. Видимо, во время проведения замеров просто была не ее погода. Разница в 5–6% может быть списана на дополнительное оборудование, ухудшающее аэродинамику (антенна, брызговики, увеличенный дорожный просвет отечественной версии). А вот 7–8% уже заставляют насторожиться: возможно, машина не в лучшей форме, поскольку лимиты отклонения по другим причинам выбраны.

Более чем 8% разницы между замеренным и заявленным при условии исправности автомобиля – это, увы, практически однозначное свидетельство того, что производитель завысил его характеристики.

Немного о точности спидометров. Нормальный прибор, считывающий скорость с ведущих колес, просто обязан завышать показания. Иначе производителю не избежать судебных издержек по искам оштрафованных за превышение скорости водителей. Радиус качения шин даже формально одинакового размера заметно изменяется в зависимости от скорости, давления и производителя. **ЗР**

Все эти кадры сняты в один день в ходе первого марафона «60 часов». «Рено-Логан» (А) 1,4 л, 75 л.с.: 158 км/ч по спидометру, его погрешность 6,2%, то есть реальная скорость на фото – 148,8 км/ч. Замеренная максимальная скорость – 156,0 км/ч. Вывод: пора переходить с пятой на четвертую и разгоняться! «Лада-Калина» (Б) 1,6 л, 80 л.с. 184 км/ч по спидометру, погрешность 5,1%, реальная скорость на фото – 175,0 км/ч. Замеренная максимальная скорость – 166,3 км/ч. Вывод: едем под горку! «Форд-Фокус 1,6» (В), 100 л.с.: 203 км/ч по спидометру, погрешность 6,3%, реальная скорость на фото – 191,0 км/ч. Замеренная максимальная скорость – 177,8 км/ч. Вывод: едем под горку и максималка удачно совпадает с пятой передачей!

Journal-plaza.net ®

Конструктивный наследник

Можно ли создать новый автомобиль всего за два года? Можно, если поступить как СЕАТ, чья модель «Эксео» выходит уже в феврале. Ее секреты раскрывает Анатолий Фомин. Фото автора и СЕАТ.

Конечно, с нуля за два года не успеть, даже если имеется готовая платформа. Однако для «СЕАТ-Эксео» удалось заимствовать не только платформу и агрегаты, но и полный набор оборудования, демонтированного с завода «Ауди», где завершился производственный цикл прежней А4. Пока шел демонтаж и 40 грузовиков доставляли станки и оснастку из Германии в Испанию, конструкторы СЕАТа поработали над изменениями во внешности и интерьере, а также адаптировали новые моторы, отвечающие Евро V. В гамме агрегатов «Фольксвагена» всегда можно подобрать что-нибудь подходящее, а СЕАТ входит в эту группу.

Старая платформа все еще превосходна – взять хотя бы переднюю многорычажку, позволившую разгрузить руль от реакции на тягу и торможение! Немногие конкуренты могут предложить шасси такого уровня. А те, кто может,

Под пластиковой крышкой – самый мощный бензиновый двигатель 2,0 TSI. При внушительной мощности заявленный средний расход топлива – 7,7 л/100 км с 6-ступенчатой механической коробкой передач. Выбор моторов начинается с бензинового атмосферника объемом 1,6 л (75 кВт/102 л.с.) – и продолжается двигателями 1,8 л (110 кВт/150 л.с.) и турбонаддувным FSI 2,0 л (147 кВт/200 л.с.). Дизельных вариаций не меньше: мотор 2,0 л с турбонаддувом и системой впрыска с общей магистралью «коммон рейл» в зависимости от настроек может выдавать 120, 143 или 170 л.с. Насчет коробок передач поскромнее – машину можно будет купить только с 5- (1,6 л) или 6-ступенчатой МКП. Автоматы прибудут позже.

В ракурсе три четверти спереди «СЕАТ-Эксео» смотрится вполне оригинально и почти не напоминает модель-донора. Плывущие линии, новая решетка радиатора, иные фары преобразили его.

domrab-planet.ru

Переехавший вниз, на бампер, номерной знак радикально изменил пропорции и вид кузова сзади. Теперь узнать марку можно, даже не видя большую стилизованную S.

не собираются делиться актуальными разработками.

СЕАТ рассчитывает главным образом на корпоративные продажи на родине марки. В Испании машины этого класса редко покупают для личных нужд, куда чаще – как деловой костюм менеджера. Цену обещают интересную: от 20 тысяч евро в базовой комплектации Reference с двигателем 1,6. В нее входят ABS с электронным распределением усилия, ESP, шесть подушек безопасности, двухзонный климат-контроль, борткомпьютер, обогреваемые зеркала, полный комплект сервоприводов и 16-дюймовые шины.

«СЕАТ-Эксео» появится в продаже весной 2009 года с кузовом седан, к концу года обещают и пятидверный универсал.

В большой семье младшие дети всегда донашивают одежду за старшими. Это не бедность, а разумная экономия. Тем более что качественно сшитое в старые добрые времена часто служит лучше скороспелого новодела. **ЗР**

Охлаждаемый перчаточный ящик давно не новость. А вот полноценный холодильник в нем поместили специально для жаркой Испании.

Интерьер не слишком отличается от исходного, но круглые дефлекторы и более строгие цветовые решения сделали его особенным.

На знакомом каркасе – новые сиденья: легче и тоньше, чем у оригинала, при этом мягче и с более выраженной боковой поддержкой. Возможно, не очень понравятся полным водителям, но обладатели среднестатистической фигуры будут довольны. Проверено на себе.

Journal-plaza.net ®

Жестяная нога

До сих пор правила дорожного движения четко различали пешеходов и механические транспортные средства. Изобретение «Хонды» способно стереть эту грань!

Как известно, гиподинамия приводит к тому, что поддерживать свой вес при ходьбе становится все труднее. А встать с дивана, чтобы просто потренировать дряблые мускулы, лень. Лежебокам очень пригодится устройство «Уокинг эссист дивайс», разгружающее скелет и мускулатуру при ходьбе, в том числе по лестницам (видно, и в Японии лифты не всегда работают!)

Устройство массой 6,5 кг, снабженное двумя электромоторами и литий-ионным аккумулятором, сконструировано таким образом, что его каркас повторяет естественные движения голени и бедра, не нарушая положения центра тяжести пешехода. С ним можно, не особо напрягаясь, подниматься по ступенькам или заниматься приседаниями в течение двух часов. Управляющий компьютер получает сигналы от датчиков, размещенных в ботинках.

Интересно, что разработка этого устройства началась еще в 1999 году, но только теперь оно созрело для серийного производства.

Разумеется, о лежебоках мы вспомнили ради шутки. А если серьезно, новинка предназначена для людей, которым приходится подолгу работать стоя, совершая однообразные движения. Например, для рабочих на автосборочных конвейерах.

Интересно, все ли работники автозаводов «Хонды» получат такого помощника?

Без особых усилий можно взойти хоть на 25-й этаж.

Ключ без права передачи

Владельцы завтрашних БМВ вряд ли рискнут передать ключ от машины кому бы то ни было. Ведь в нем будет размещен чип, подобный тому, какие уже используют в США в некоторых кредитных картах. Идея, конечно, хорошая: например, на АЗС достаточно будет бросить ключ на стойку и дождаться, пока из принтера выползет чек. Оплатить таким способом можно, конечно, не только бензин. В этом-то и кроется опасность!

Электронный кошелек – лишь одно из применений нового ключа, который призван персонализировать не автомобиль, а его водителя. В память микросхемы можно записать, например, частоты любимых радиостанций, телефонную книгу, настройки сиденья, микроклимата и многое другое. Причем эти настройки будут приниматься любым автомобилем БМВ, поддерживающим новую систему, будь то собственный, служебный или прокатный. Как при этом разрешится проблема доступа конкретного водителя в конкретную машину, пока не сообщается, но при нынешнем развитии информационных технологий это не самая сложная задача.

В планах Ганса-Йорга Фёгеля, автора изобретения, использование нового ключа как электронного билета на поезд, самолет, в автобусе, метро… А что, бросил машину на перехватывающей парковке, сел в трамвай, поднес ключ к турникету – проезд оплачен!

С виду обычный современный ключ… Вот только терять его не стоит!

Journal-plaza.net ®

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ Алексей Воробьев-Обухов

«Я – мотоцикл, обхожу справа!»

На полигоне «Опеля» в Дуденхофене состоялась первая публичная демонстрация результатов работы консорциума C2C-CC (CAR-TO-CAR Communications Consortium). Умей бортовые компьютеры говорить, мы услышали бы немало крепких выражений в адрес иных водителей. Поэтому и решено было поручить предотвращение ДТП... самим автомобилям: пусть они сообщают друг другу о своем присутствии на той или иной полосе движения, о намерениях водителя, выраженных включением поворотника или нажатием на педаль тормоза либо газа. Оценив предстоящий маневр, автомобили сами решат, выполним ли он без создания аварийной ситуации.

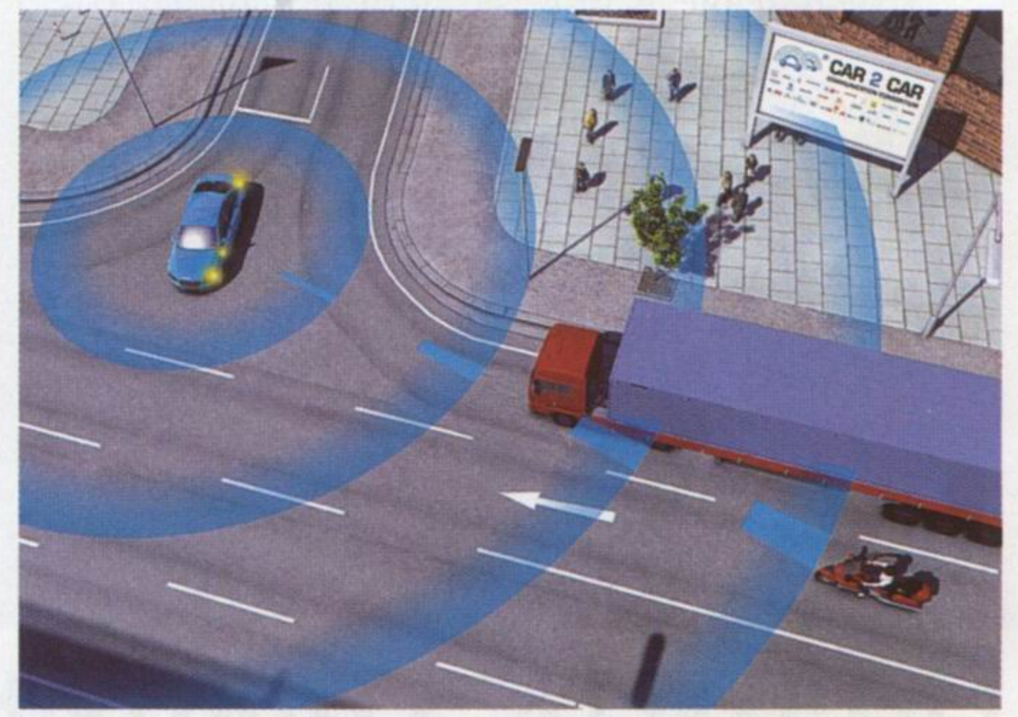
При этом будут автоматически учитываться и правила дорожного движения, и статус его участников (грузовик, легковое авто, мотоцикл или, скажем, машина спецслужб). И тогда всякие отговорки типа «думал, проскочу» уйдут в историю.

Во время тест-драйва автомобили определяли свое положение с помощью системы спутниковой навигации. Но главная цель тестирования – убедиться в универсальности языка общения между автомобилями восьми различных производителей (потому и понадобился консорциум). Был среди участников теста даже мотоцикл «Хонда», который давал подсказки своему наезднику не только индикатором над дисплеем, но и во встроенные в шлем наушники (через «Блютуз»).

С поставленной задачей справились все. А в перспективе автомобили начнут сами, без участия водителя, сигналить друг другу, тормозить или выруливать при опасном сближении. Как считают сотрудники профильной лаборатории VisLab университета Пармы, золотой век наступит лет через пятнадцать. Пока же системе доверено лишь информирование водителя об опасности или безопасности того или иного маневра.

В наушники был передан голосовой сигнал опасности. Его продублировала зажегшаяся над комбинацией приборов полоса красных светодиодов.

Водитель синего автомобиля получает сигнал о приближающейся пожарной машине с требованием перестроиться вправо.

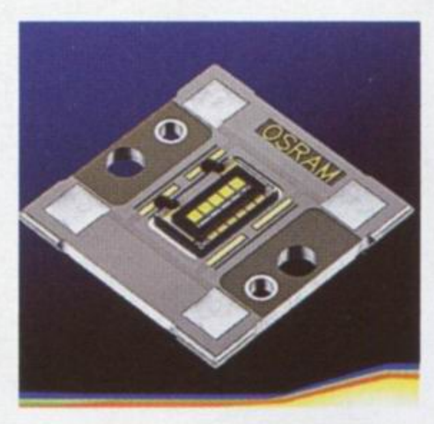


Мотоциклист включил правый указатель поворота и тут же получил сигнал об опасности маневра: возможно пересечение траекторий с синей машиной, которая пока находится вне поля зрения.

Светит, но не греет

На электронной ярмарке в Мюнхене фирма «ОСРАМ опто семикондакторс» представила новый, еще более мощный светодиод для использования в головных фарах. Вместо пластикового корпуса-линзочки здесь впервые использовано оптическое стекло, в толще которого размещен так называемый затвор (Shutter), который обеспечивает нужное светораспределение (ранее для этого служили механические заслонки-бленды, поглощавшие часть света). При этом на одной подложке может быть установлено от двух до пяти собственно светодиодов, коммутация которых позволяет получать разную световую картину в зависимости от конкретных дорожных условий.

Такие кристаллы вскоре пропишутся в фарах вместо лампочек.



А теперь несколько цифр. В зависимости от количества задействованных кристаллов новый источник света может давать яркость от 125 лм при токе 7 мА до 1000 лм при 1 А. Причем специалисты ОСРАМа считают возможным многократный рост и этих очень неплохих показателей в ближайшие годы. Проблема перегрева кристаллов, ставившая предел рассеиваемой мощности, практически решена: уже сегодня тепловое сопротивление составляет лишь 3°К/Вт.

Излучаемый новым светодиодом свет по цветовой температуре – 6000°К – весьма близок к солнечному (6500°К), вот только не греет. Сиять он может от 10 000 до 20 000 часов – недостижимый для ламп накаливания (да и для ксеноновых) результат! Для справки: срок службы первых около 500 часов, вторых – вшестеро больше.

Journal-plaza.net ®

О пользе трения

Серджо Армани, теперь уже доктор, получил награду за лучшую диссертацию года.

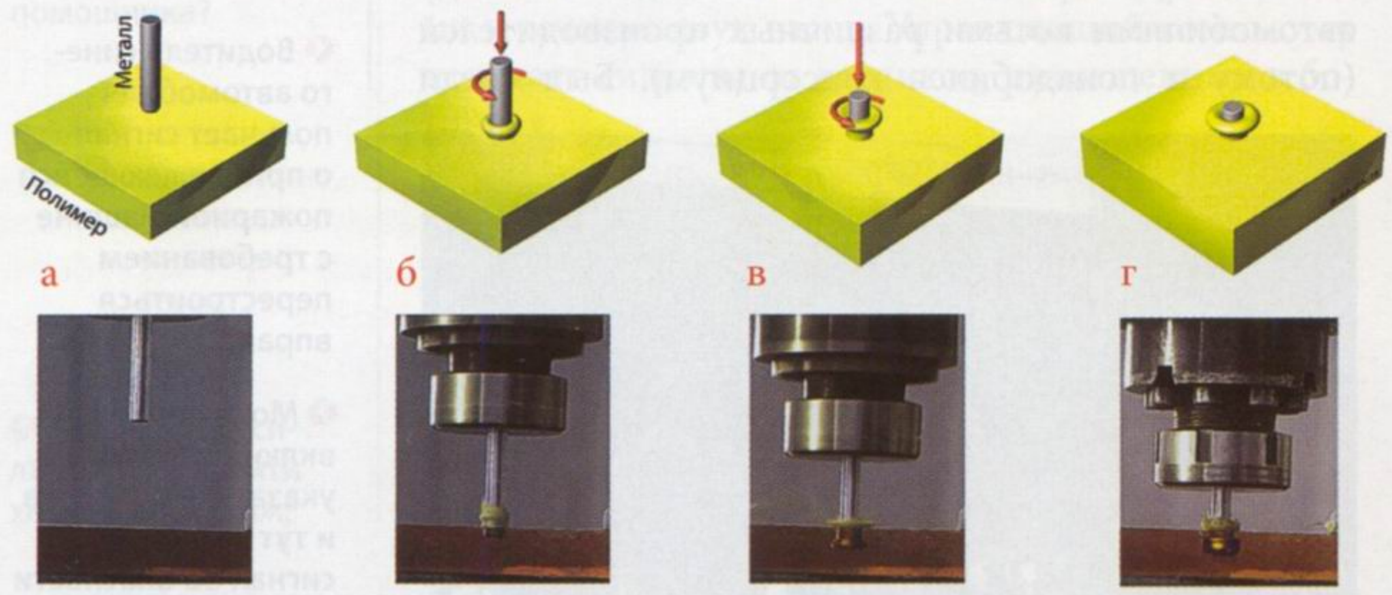
Обычно трение считают вредным явлением, пожирающим лишнее топливо. Но ведь без него автомобиль вообще не сдвинулся бы с места. А еще порождаемое трением тепло позволяет соединить разнородные материалы – потребность автомобилестроения в таких технологиях растет постоянно.

Изобретение в этой области позволило сотруднику исследовательского центра GKSS в Геестхахте (Германия) Серджо Армани не только стать доктором, но и получить приз за лучшую диссертацию!

Раскроем суть двух предложенных им методов. В первом случае Армани удалось заделать глухую заклепку в толще пластмассовой детали так прочно, что даже усилие 9500 Н не смогло ее вырвать. Вот кадры, запечатлевшие ход процесса. Зажатый в патрон мощной «дрели» металлический стержень – тело будущей заклепки – со строго дозируемым усилием прижимается к детали. От трения пластик плавится, и стержень постепенно входит в него, как нож в масло. Но затем (и в этом суть новой технологии) тепла становится так много, что плавится и… металл, образуя шляпку в глубине пластмассовой детали. Разумеется, тут требуется точный расчет и подбор материалов основы и заклепки. После остывания остается лишь наложить лист, скажем, алюминия и расклепать торчащую часть заклепки. Заметим, что с тыльной стороны пластмассовой основы (а на самом деле это лицевая сторона) не видно никаких следов!

Второй метод состоит в том, что вращающийся металлический стержень с силой проводят вдоль будущего шва наложенных друг на друга пластин, плавя и соединяя их. При этом не требуется ни предварительной подготовки поверхностей, ни каких-либо флюсов.

Будущая заклепка приближается к пластмассовой детали (а) и начинает погружаться в нее (б). Выделяющееся тепло постепенно плавит и саму заклепку (в) – остается лишь обрезать стержень на нужной высоте (г).

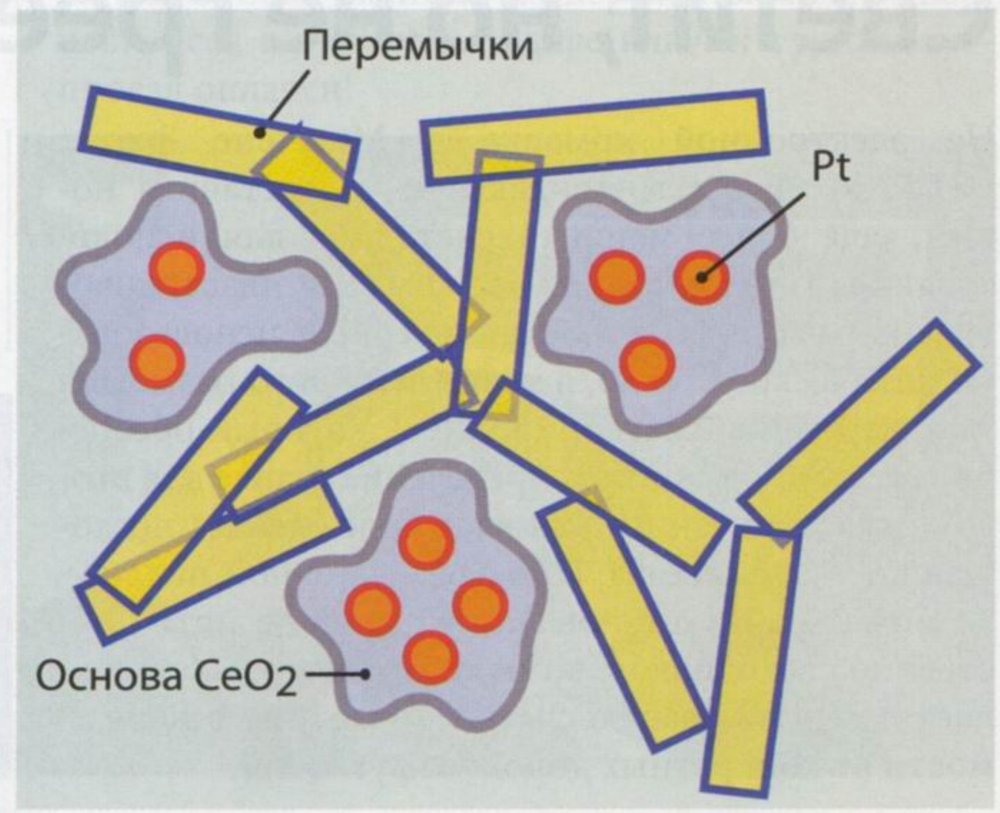


Почти без платины

В новом «Ниссане-Куб» впервые применен нейтрализатор, позволяющий благодаря новой технологии значительно уменьшить содержание драгоценной платины. Это тем более важно, что сегодня половина общемировой добычи платины и 80% – родия уходят именно в выхлопные системы.

Существенно уменьшить количество драгметаллов в нейтрализаторе без ущерба для качества очистки отработавших газов не позволял эффект постепенного спекания их микрочастиц в агломераты с меньшей площадью поверхности. Выход нашелся в разделении частиц своего рода перемычками из специального материала (ноу-хау), препятствующими спеканию. В итоге нейтрализатор нового «Куба» содержит ровно вдвое меньше платины (0,65 вместо 1,3 г). При этом, как оказалось, степень очистки газов от окислов азота и углеводородов выросла на 75%!

Новые нейтрализаторы поначалу будут выпускать на заводе в Иокогаме для автомобилей, продаваемых на японском рынке, а в перспективе они появятся не только на всех «ниссанах», но и на «рено».



Структура нового нейтрализатора.

Journal-plaza.net ®

Пух и перья

Как правильно назвать ту или иную деталь аэродинамического обвеса кузова? Чем отличается антикрыло от спойлера? В терминологии разбирался Виктор Слесарев.

В терминах действительно случается неразбериха, особенно у дизайнеров-любителей, создающих порой чудовищные комбинации деталей под общим названием «аэродинамический обвес». Улучшают ли они аэродинамику, обычно не обсуждается. Главное, чтобы покупатель верил в это и охотней раскошеливался!

КРЫЛО НАОБОРОТ

Начнем с такой принадлежности быстроходного автомобиля, как антикрыло. Это в самом деле крыло – с таким же профилем, как у крыла малоскоростного самолета, но «вверх ногами». Оно не поднимает автомобиль в воздух, а прижимает его к дороге – тем сильней, чем больше скорость машины и площадь антикрыла.

Но за это приходится расплачиваться! Во-первых, растущая нагрузка на колеса увеличивает механические потери на их качение. Во-вторых, само крыло создает дополнительное аэродинамическое сопротивление, с увеличением скорости машины возрастающее. Принцип един для любого крыла, будь оно на «Боинге» или на вашей любимой «Самаре». Отметим, что антикрыло ставят не абы как – поток атакует его под некоторым отрицательным углом. При чрезмерном полезная сила начинает падать, тогда как сила сопротивления растет. В зависимости от профиля антикрыла, критическим может оказаться уже угол 15-16 градусов, и наращивать его – значит просто тормозить машину.

Сколь велика роль антикрыла, показывают гонки формулы 1: болид, потерявший подобный элемент, становится беспомощным и в лучшем случае катит в боксы для замены пострадавшей части.

ПОРТИТЬ ВО БЛАГО

Спойлер (от англ. spoil – портить) «портит» поток, обтекающий машину, но делает это с благой целью! Ведь создать идеально обтекаемый кузов невозможно – потери энергии неизбежны. Однако можно свести их к минимуму. Вы наверняка видели, как на пыльной дороге за автомобилем раскручиваются два мощных смерча – зона низкого давления за кормой существенно увеличивает сопротивление движению. Нередко удается ослабить вихри с помощью спойлера – ему поручают сорвать поток с задней кромки крыши (иногда – с кромки багажника, с низа «фартука» кузова и т. д.). И хотя такой вариант улучшения аэродинамики далек от идеала, для многих автомобилей это оптимальное решение.

Выглядят спойлеры по-разному: самостоятельная деталь, козырек над задним стеклом, заостренная задняя кромка крышки багажника или низа кузова. Приспущенная «губа» передка машины – элемент бампера либо дополнительный щиток, не позволяющие воздушному потоку свободно врываться под кузов, могут совмещать функции обтекателя и спойлера.

Сегодня трудно найти автомобиль, лишенный спойлеров. Даже на грузовиках они не редкость. Автолюбители часто покупают их и прилаживают сами. Конечно, не обходится без курьезов. Например, хозяину мало спойлера, установленного фирмой на заднюю кромку крыши, – и в уже сорванный поток «ра-

Journal-plaza.net ®

Спортивный «Рено-Меган». Над задним стеклом вовсе не козырек для защиты от дождя, а мощный спойлер. Немало и других элементов, родившихся после продувок в аэродинамической трубе. Очевидна погоня не столько за снижением сопротивления, сколько за прижимными силами... но без антикрыла.

Роскошное антикрыло на гоночном «Бугатти» – с автоматическим регулированием угла атаки в зависимости от режима движения. Ниже крыла – развитый спойлер, нужным образом срывающий поток.

Классически спрофилированное одинарное антикрыло. Регулировочные элементы позволяют подобрать оптимальные для конкретной трассы угол атаки и прижимную силу.

Антикрылья из двух и более элементов при умеренных габаритах могут создавать немалую прижимную силу. Похожим образом работают маховые перья птичьих крыльев, создавая правда, подъемную силу.

ционализатор», не жалея денег, ставит еще парочку таких же.

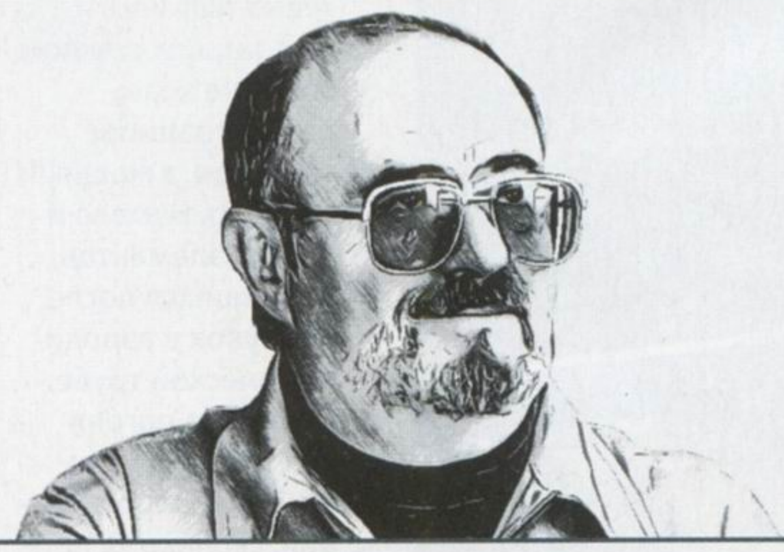
Довольно популярны у автомобилистов различные щитки-дефлекторы, чья обязанность – отклонять поток в нужном направлении. Их можно найти, например, на стекле пятой двери универсала: увеличив здесь давление, они ослабляют подсасывание пыли, водяных брызг. Но энергию для этой работы дефлектор черпает из встречного потока – и тем самым увеличивает аэродинамическое сопротивление машины.

РАДИ КРАСОТЫ

Не всегда можно четко сказать, что есть что на автомобиле. Иногда поверхность крыши перед задней кромкой и спойлером вогнута – для чего? Аэродинамика – весьма эмпирическая наука. Облик современной машины тщательно доводят при продувках, и такое решение наверняка обосновано. Обычно оно продиктовано стремлением убавить подъемную силу задней части крыши. Что касается обвеса из магазина или от тюнинговой фирмы, то он может оказаться лишь дорогим украшением, не создающим полезных сил и повышающим сопротивление.

Модные «снасти», стилизованные под антикрыло, обычно отличает отсутствие даже намека на крыльевой профиль. Пример – повторитель стоп-сигнала на крышке багажника «десятки». Штука и полезная, и красивая, и мыть крышку почти не мешает. Обтекание портит? Зато настроение поднимает. Ну так и назовите ее, если хотите, спойлером. Да и разве в одной только аэродинамике счастье?.. ЗР

Journal-plaza.net ®



Не ломай голову!

Если прогорел или согнулся клапан, сорвана резьба свечи или головка цилиндров покоробилась, не стоит чинить ее по старинке, призывает Анатолий Вайсман.

Как ни удивительно, в нормативные документы некоторых автозаводов по сей день заложены допотопные технологии ремонта. Нерадивым владельцам сервисов это на руку: пусть слесари работают «молотком и зубилом», подражая Адаму Козлевичу, – зато не нужно тратиться на их переобучение. А низкое качество ремонта вовремя заметит далеко не каждый современный «гламурный» клиент!

Вот примеры. Кто же не знает, что такое рассухаривать клапаны! Обычно работают ручными приспособлениями: нажав одной рукой рычаг, другой вынимают сухари. Операция трудная (нажать нужно крепко) и при этом ювелирная: если сухари хорошенько спеклись в тарелке пружины, а упор под клапаном жесткий и не посередине, недолго и стержень погнуть. Нередко сухари пригорают к клапану так, что при попытке их освободить выстреливают в самый дальний угол мастерской. Найти потом эти мелкие детальки непросто, поэтому без запасных работу лучше и не затевать. Обратная операция – засухаривание – ничуть не проще.

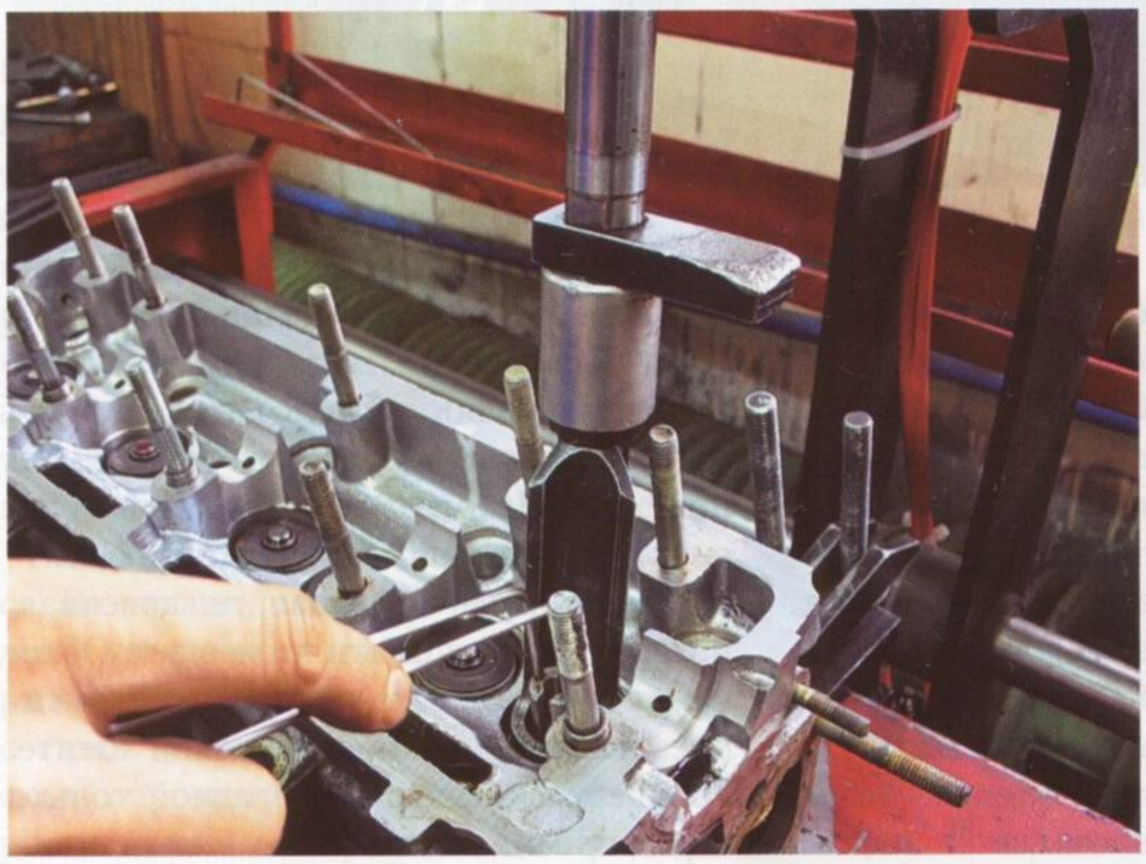
А как меняют направляющие втулки клапанов? Некоторые «специалисты» – очень просто: зачем подогревать головку и охлаждать втулку, если молотком, что потяжелей, можно и так вбить! Но алюминий головки легко сминается, разбитое отверстие под втулку обещает увеличенный расход масла, а она сама может оказаться не соосной с седлом. Ох и намучается клиент!

Отдельная история – ремонт седел клапанов. Каждое надо обработать вручную тремя фрезами, заточенными под разными углами. Затем править специальным абразивным кругом, потом притирать клапаны. И все на глазок. Какое уж тут качество! Ширина рабочих кромок клапанов получается разной, что сказывается на их долговечности. А потом нужно проверить качество притирки клапанов с применением керосина или с помощью приспособления, создающего давление в камере сгорания. Увы, нередко керосин вытекает или быстро падает давление – значит, все начинай сначала: притирай, проверяй герметичность… Это может повторяться не раз. Ручные работы очень трудоемки, требуют хорошего навыка, а результат нестабилен, достичь требуемого качества удается не всегда.

Что делать с головкой, у которой после нескольких ремонтов просажены седла? Без надлежащего оборудования и опыта работы с жидким азотом их не заменить. Вердикт один: замена головки. А это и дорого, и не дает гарантии, что новая будет без изъяна.

Еще пример – «неустранимый» стук толкателей на вазовских моторах. О нем в заводской технологии ни слова! Однажды заказчик уговорил меня разобраться с толкателем, который довел бедолагу почти до сумасшествия. Я полдня колесил по автомагазинам в поисках некондиционного толкате-

На этом зарубежном станке любо-дорого работать. Разборка или сборка клапанного механизма занимает считаные минуты. Основание, на котором лежит головка, податливо, причем ровно настолько, чтобы хорошо подпирать клапан без риска согнуть его стержень.



Станок фирмы «Саннен» – внешне прост, но своих денег стоит! Не возьмется ли за изготовление подобного кто-то из наших производителей? На станке можно восстанавливать седла и растачивать изношенные отверстия для их посадки, ремонтировать отверстия под гидротолкатели, высверливать шпильки и т. д.

Journal-plaza.net ®

Сердце станка для ремонта седел – режущая головка, позволяющая обработать их с высокой точностью. В результате притирка клапанов становится излишней.

Проверка герметичности клапанов – минутное дело. Нужно только следить, чтобы стрелка вакуумметра находилась в зеленой зоне.

ля – с увеличенным, насколько нужно, наружным диаметром. Попадаются разные. Наконец подходящий для меня брак нашелся. При таком качестве почему бы АВТОВАЗу не договориться с поставщиками толкателей о производстве «ремонтных» деталей?

А как поступают многие сервисы, если изношены опоры распределительного вала? Головка автоматически идет в утиль, а ведь это дорогой узел!

Как я поступаю с головкой, когда вылечить болезнь сложнее, чем просто притереть новый клапан? Предпочитаю поручить ремонт специализированной фирме. Сделают быстро, возьмут за услуги по совести, к тому же выиграет качество.

...Итак, головка блока снята. Первым делом ее микрометрируют для оценки состояния и выбора необходимых ремонтных операций. Например, если будет в том необходимость, постель распределительного вала восстанавливают на координатно-расточном станке. Для демонтажа и монтажа клапанов есть специализированные станки с наборами съемников клапанов, различными щипцами – захватами сухарей и т. д. Жесткость основания, на которое опирается головка блока, подобрана так, что погнуть клапаны невозможно.

Старые направляющие втулки выпрессовывают, предварительно подогрев головку: меньше натяг – меньше вреда для материала. Новые втулки перед установкой еще и охлаждают в жидком азоте, а запрессовывают опять-таки в горячую головку – и они почти свободно, без перекоса, влетают в посадочные отверстия, не повреждая их.

Среди средств ремонта головки выделю станок для восстановления седел, внешне – своего рода симбиоз вертикально-фрезерного и горизонтально-сверлильного станков. Укомплектован несколькими режущими головками и целым арсеналом пилотов. Подобранный пилот конической частью (угол конусности мал, на глаз и не заметишь!) плотно входит в отверстие направляющей втулки, а его цилиндрическая часть выполняет роль базы, относительно которой вращается режущая головка. Она позволяет обработать сразу три фаски с разными углами, притом с такой чистотой, что после этого притирка клапанов не нужна.

Завершающая операция – проверка герметичности клапанов на вакуумной установке: вместо давления на клапан изнутри его присасывают к седлу внешним разрежением. Клапан для этого и засухаривать не обязательно, достаточно слегка пристучать. Если герметичность в норме, атмосферное давление прекрасно держит клапан закрытым и без пружин. Кстати, в продаже появилось немало ручных вакуумных насосов, но есть умельцы-ремонтники, которые делают их сами на базе поршневых электронасосов для накачки шин. Естественно, такой насос подключают к головке блока не выходом, а входом. ЗР

К станку для фрезерных работ прилагается целый арсенал приспособлений: режущие головки, направляющие пилоты и прочее.

Один из пилотов. Очень малый угол конусности посадочной части позволяет ему располагаться в отверстии втулки идеально соосно, что обеспечивает высокое качество обработки седла.

Journal-plaza.net ®

ЗАЗ:

ЮРИЙ РАЛЬЧЕНКО
главный конструктор

1. Проехал на «Ланосе» с 16-клапанным двигателем 1,6 л около 30 тыс. км, заливая обычный «95-й». В последнее время на заправках появились «улучшенные» сорта бензина, – их называют «95 Premium», «Pulls 95» и т.п. У них якобы хорошие моющие свойства. Стал заправляться этими «бензинами нового поколения», а теперь вот думаю: вдруг смытые ими отложения забьют инжекторы? Не опасно ли такое топливо для неновых двигателей?

Определенная опасность загрязнения существует. Однако основная масса отложений все же находится в магистрали до топливного фильтра и должна им задержаться. За топливным фильтром расположен небольшой пластиковый трубопровод и топливная рампа. Думаю, проблем быть не должно, поскольку моющие присадки отмывают и форсунки. Для подстраховки рекомендуем на первое время сократить периодичность замены топливного фильтра.

2. У меня автомобиль ВАЗ-210994 производства ЗАЗ, 1,6-литровый впрысковый двигатель 11183-20. Могу ли я заменить «родной» шарнир между тягой, которая идет от рычага КПП, и штоком, который выходит из КПП, «калиновским»? Шарнир «Калины» не имеет такого люфта, как «девяточный», и таким образом я рассчитываю устранить источник шума, который меня раздражает (особенно на 2-й и 4-й передачах). Если можно произвести такую замену, то как это правильно сделать, чтобы сохранить относительную четкость и легкость включения передач?

В конструкции автомобиля ВАЗ-210994 не предусмотрена реактивная тяга от механизма переключения передач к коробке передач. Во избежание постоянного подергивания рычага при движении и самопроизвольного выключения передач на неровностях в шарнире заложен конструктивный зазор. В автомобиле «Калина» такого зазора нет, но имеется реактивная тяга, а кулиса переключения подвешена на резиновых втулках. Таким образом, при установке в вашем автомобиле жесткого «калиновского» шарнира возможны не только значительные перемещения рычага при разгоне и торможении, но и самопроизвольное выключение передач на неровностях, что опасно и не рекомендуется.

3. Нашел для своего «Ланоса» хорошие зимние шины, но размер немного не тот, а именно 185/65R14 вместо 185/60R14. Какие проблемы могут возникнуть после их установки?

Установка таких шин никаких проблем не вызовет. Но при эксплуатации следует учитывать, что произойдет искажение показаний спидометра и счетчика пройденного пути – они будут меньше действительных значений.

ЕВРОКАР:

СЕРГЕЙ НИКОЛАЙЧУК
руководитель отдела по работе с клиентами

1. У моей «Фабии» иногда во время движения загорается значок руля. Насколько я поняла, отключается гидроусилитель. На СТО сказали, что да, проблема есть, но пока ничего менять не будут – как сломается, так заменят... Нормально ли это? И можно ли уговорить СТО выполнить гарантийный ремонт?

Не нужно никого уговаривать. Необходимо приехать на ближайший сертифицированный сервис и объяснить проблему гарантийному инспектору. После того, как диагностика подтвердит неисправность, следует написать гарантийное заявление. Если запасные части есть в наличии, ремонт будет выполнен в тот же день, в противном случае придется подождать их доставки. Помните также, что залогом поддержки гарантии на ваш автомобиль является строгое соблюдение требований завода-изготовителя по прохождению плановых сервисных осмотров.

2. Около года назад я купил «Шкоду-Суперб» и проехал на ней 20 000 км. За это время пришлось заменить два ШРУСа и полуось в сборе. В итоге гарантийный инспектор обвинил меня в неправильной эксплуатации автомобиля и предупредил, что замен по гарантии больше не будет. Как быть дальше? Начал задумываться о качестве проданного мне автомобиля.

Эта неисправность обычно возникает из-за неправильной эксплуатации автомобиля (столкновение колеса с препятствием, неосторожные заезды на бордюр и т. п.). При проведении ремонта необходимо особое внимание обратить на параметр «Разность углов схождения» на передней оси. Если его значение выше допустимого, указанного в «Руководстве по ремонту», ремонт автомобиля не признается гарантийным и соответственно замена деталей производится за счет владельца. Учтите это при следующем обращении на сервис.

3. При пуске холодного двигателя «Шкоды-Октавия» 2004 года выпуска пару секунд слышен треск (при горячем пуске этого не происходит). Определен источник звука – стартер. Визуальный осмотр стартера не выявил дефектов. Зубья бендикса в порядке, в посадочном гнезде со стороны двигателя задиров нет. После сборки звук пропадает, но через неделю-полторы появляется снова. Подскажите, как быть.

Следует обратиться в сервисный центр, чтобы, идентифицировав автомобиль с помощью программы по подбору запчастей, установить тип стартера и его производителя. После этого надо выяснить возможность заказа передней втулки вала стартера, – это она при холодном пуске издает неприятный звук. Не помешает также добавить смазку в редуктор стартера.

4. Машина простояла два месяца, и разрядился аккумулятор. Естественно было бы снять его и зарядить, но непонятны последствия для блоков управления. Может, лучше, «прикурив» от чужого, проехать километров 20-30?

Оба варианта приемлемы – никаких проблем, кроме обнуления данных бортового компьютера, часов и, возможно, настроек радио быть не может.

Совет на будущее: если знаете, что автомобиль длительное время не будет эксплуатироваться, снимайте минусовую клемму.

Journal-plaza.net ®

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

Как избежать вечных проблем при замене масла в двигателе – не испачкаться, не обжечься, не облить отработкой все вокруг? О своем опыте рассказал Алексей Скоробач.

Чтобы обойти неприятные особенности этой работы, можно по примеру станций сервиса соорудить собственную установку для откачки масла, а сам процесс максимально облагородить и упростить. Соседи-автолюбители не раз поблагодарят. Я для этой цели воспользовался **компрессором от старого холодильника.** Он не боится масла и имеет два штуцера, один из которых всасывает воздух. Этот компрессор создает разрежение в пятилитровом баке, куда и отсасывается отработавшее масло. Для этой цели в одну из пробок бака врезан шинный вентиль, на него при помощи обычного наконечника шинного насоса надеваю шланг, связанный с входом компрессора. А к входу в бак подсоединен шланг с медной трубкой в полметра длиной. Последнюю ввожу в картер через отверстие сапуна или трубку масляного щупа. Остается включить компрессор – и горячее масло будет высосано из двигателя в считаные минуты. Все элементы показаны на фото.

Роберт КЛЕПИКОВ

На «жигулях» часто **визжит электромоторчик отопителя**. У этой неприятности давняя история, и советам по ее устранению потерян счет. Тем не менее предлагаю еще один. Обычно моторчик начинает визжать, когда во втулках ротора высыхает смазка. Пополнив ее, достигают положительного эффекта, но порой ненадолго. Если втулки в своих гнездах не соосны с валиком, то вскоре начнут тереться всухую и послышится тот самый визг. Часто это происходит именно после переборки моторчика и замены смазки. Рекомендую слегка обстучать собранный мотор легким молотком через прокладку из мягкого металла, чтобы колебания массивного ротора относительно корпуса помогли втулкам сориентироваться правильно – соосно валику ротора. Убедиться в этом несложно: если после ударов валик стал вращаться легко, цель достигнута.

Геннадий ЧИФРАНОВ

Если нужно измерить **давление бензина в топливной рампе** впрысковогo двигателя, а под рукой нет специального манометра с резьбовыми переходниками, можно обойтись манометром от шинного компрессора со шкалой от 0 до 6 кгс/см². Нужен лишь отрезок топливного шланга длиной около 30 см и два хомута на него. Вывинтив золотник из штуцера рампы, соединяем этим шлангом штуцер с манометром – и включаем зажигание.

Для проверки исправности бензонасоса **карбюраторного двигателя**, топливного фильтра, игольчатого клапана подойдет шинный манометр со шкалой до 2–3 кгс/см².

Необходимые параметры (например, давление в нагнетательной магистрали около 0,2–0,3 кгс/см²) он показывает достаточно точно. Манометр врезаем в нужную магистраль при помощи тройника.

Урал ИЛЬЯСОВ

Смазывать многие труднодоступные точки автомобиля мне помогает пустой флакончик от лекарства – например, «Стопангин» – с откручивающейся крышкой-пульверизатором и носиком. Даже довольно густое масло этот пульверизатор разбрызгивает мелкими каплями, позволяя работать аккуратно, без потеков. Я легко смазывал замки, петли, трос сцепления и другие подобные узлы. Не забудьте только убрать с флакончика наклейку, чтобы однажды не перепутать масленку с лекарством!

Николай МОРОЗОВ

Проверять **уровень масла** в коробке передач «Калины» довольно сложно: мешает аккумуляторная батарея. Дабы не снимать ее, я удлинил щуп деревянной рейкой, привязанной к его кольцу изоляционной лентой. Длина рейки такая, что она достает до верха АКБ. А чтобы не болталась на ходу, прихватил ее к планке крепления батареи резиновым кольцом.

Планку крепления тоже доработал. Отверстие на одном конце пропилил, а вместо обычных гаек использовал барашки. Снять и поставить батарею теперь гораздо проще.

Journal-plaza.net ®

Journal-plaza.net ®

новки (пункт 33). В тех случаях, когда сплошная линия разметки 1.1 не обозначает место стоянки или край проезжей части, разрешается ее пересекать только для объезда неподвижного препятствия либо обгона одиночных ТС, движущихся со скоростью менее 30 км/ч (пункт 34). Поэтому обгон должен быть закончен только до знака 3.25 и до начала сплошной линии разметки.

V. При таком положении регулировщика движение запрещено тем ТС, которые находятся со стороны его груди и спины, т.е. разрешено оно только грузовику (пункт 8.8).

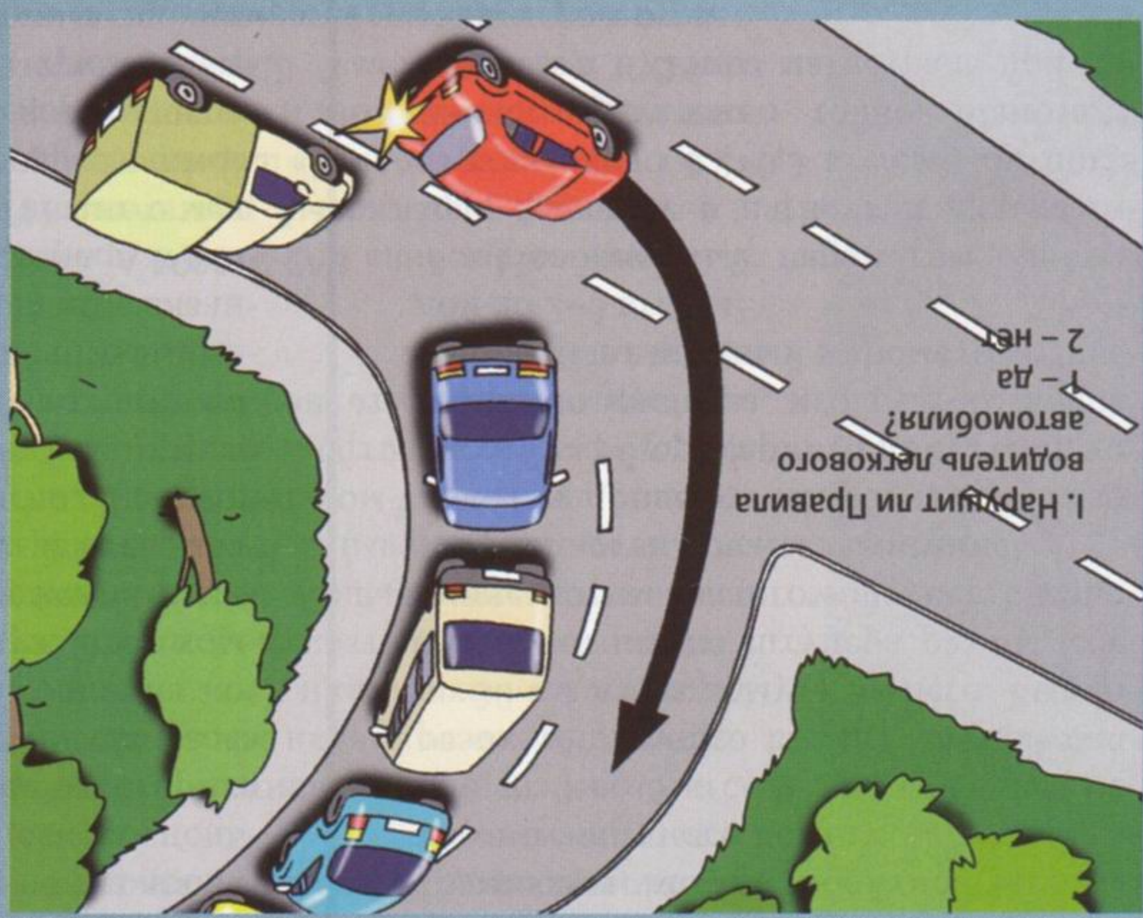
VI. Если на автомобиле ДПС включены проблесковые маячки синего и красного или только красного цвета, водители прочих ТС обязаны остановиться у правого края проезжей части (или на обочине), даже если они двигаются в другом, свободном ряду или же вообще в противоположном направлении, кроме дорог с разделительной полосой (пункт 3.2). Продолжить движение можно только после проезда замыкающего колонну автомобиля с включенными маячками синего и зеленого или только зеленого цветов (пункт 3.3).

VII. Несмотря на то что водитель автомобиля остановился дальше 10 м от краев каждой из пересекаемых проезжих частей (пункт 15.9), он все равно нарушил требование пункта 15.3: если дорога имеет бульвар или разделительную полосу, и остановка, и стоянка возле них запрещаются.

VIII. Пункт 10.7 не запрещает разворот непосредственно за перекрестком, – главное, чтобы маневр был выполнен не ближе 10 м с любой стороны от пешеходного перехода. Действие знака 4.4 «Движение прямо или направо» относится только к первому пересечению проезжих частей (пункт 33).

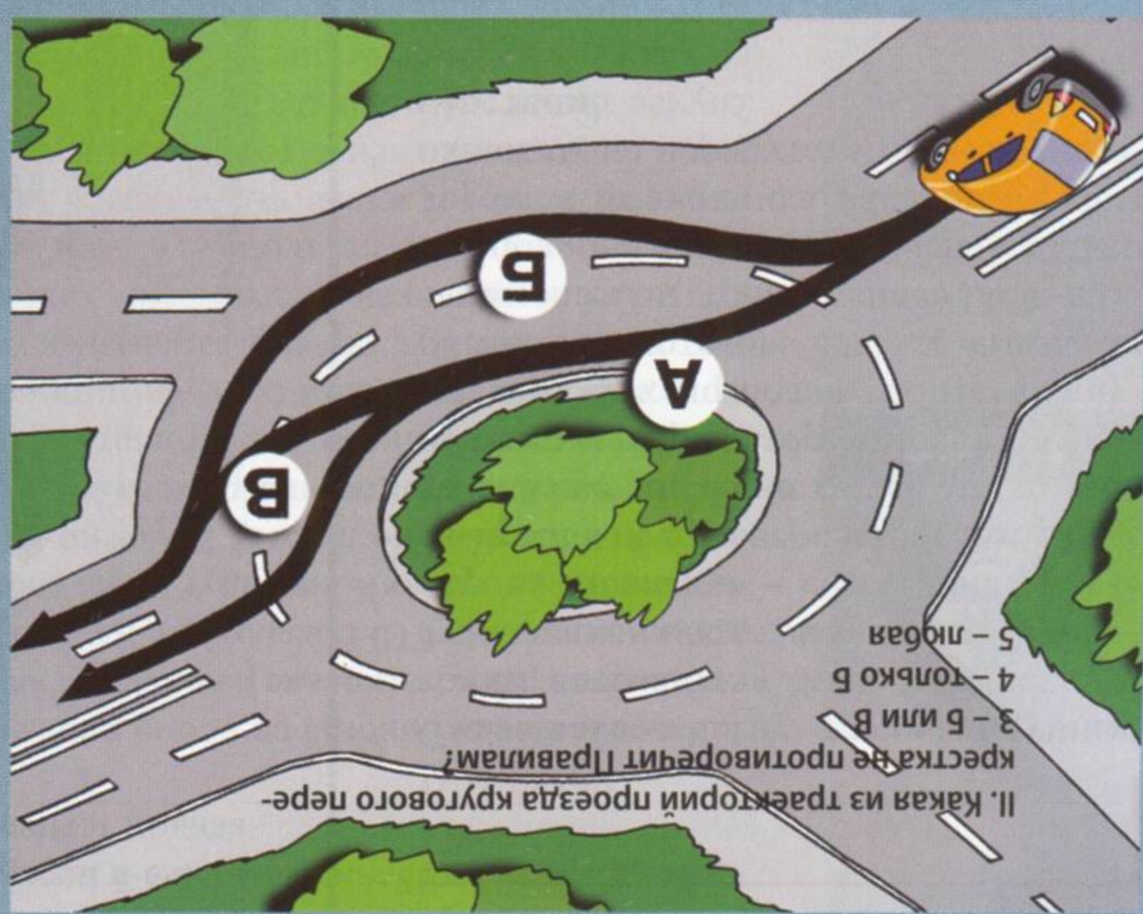
БЕЗОПАСНОСТЬ | ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Проверь себя

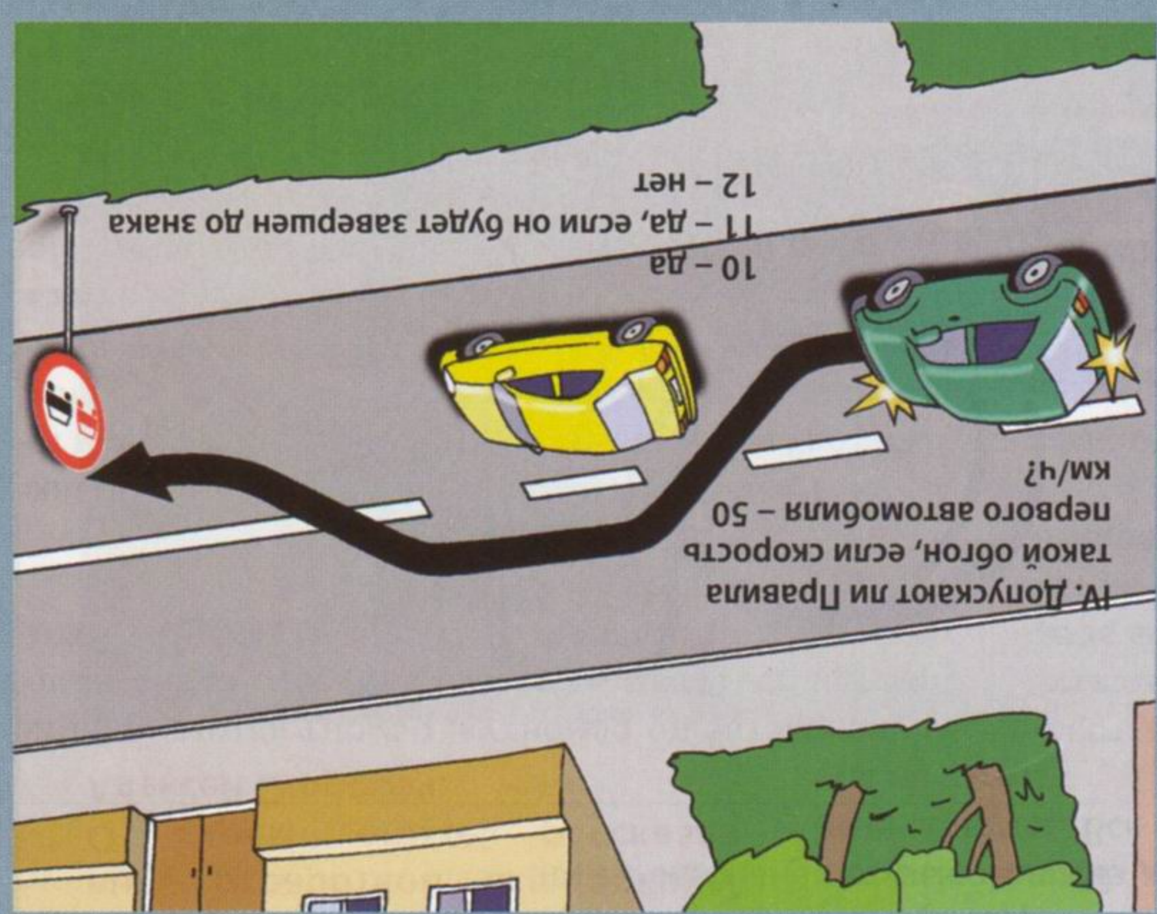


I. Нарушит ли Правила водитель легкового автомобиля?
1 – да
2 – нет

III. Кто из водителей, продолжив движение, нарушит Правила?
6 – только водитель такси
7 – водители трамвая и такси
8 – водители маршрутки и такси
9 – все водители



II. Какая из траекторий проезда кругового перекрестка не противоречит Правилам?
3 – Б или В
4 – только Б
5 – любая



IV. Допускают ли Правила такой обгон, если скорость первого автомобиля – 50 км/ч?
10 – да
11 – да, если он будет завершен до знака
12 – нет

Journal-plaza.net ®

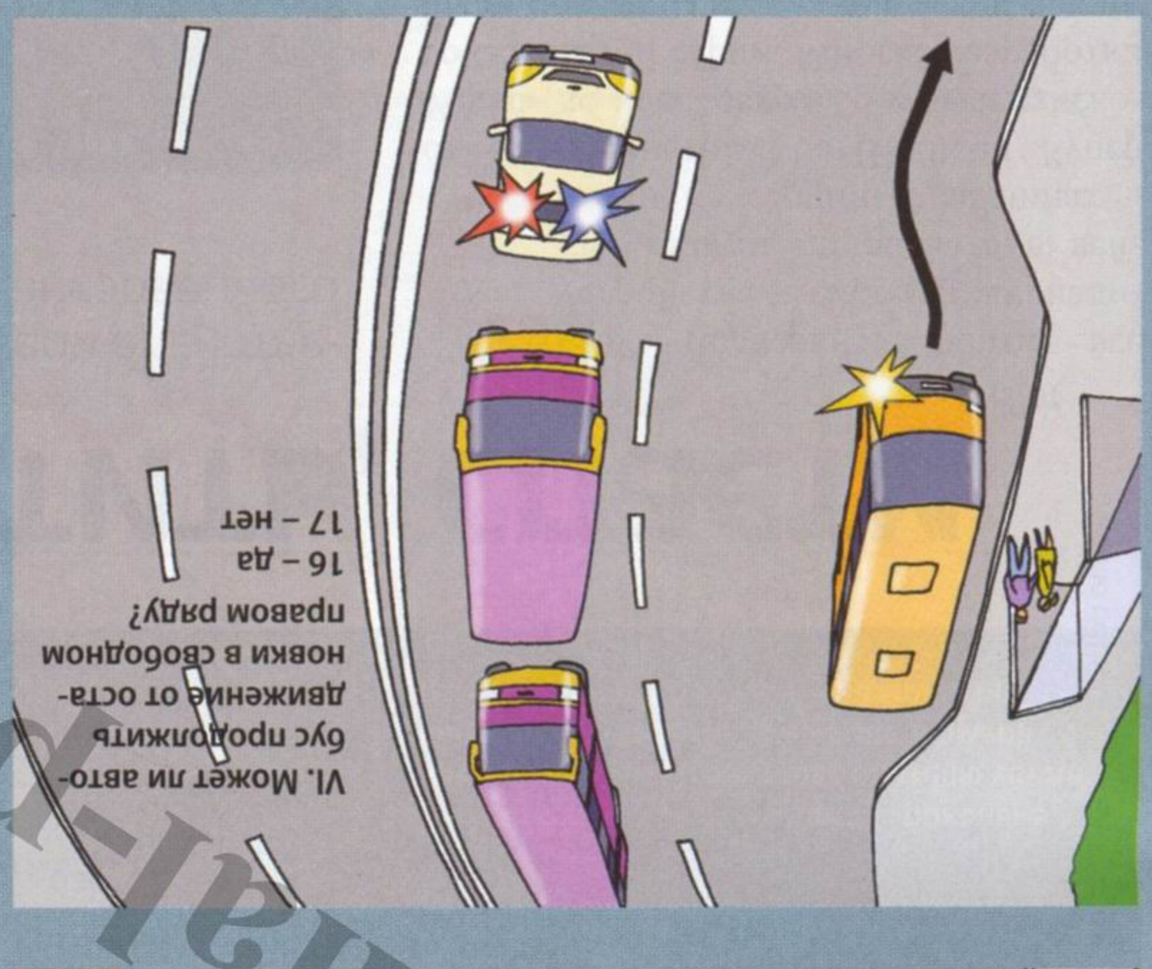
Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 1, 5, 7, 12, 13, 17, 19, 21.

I. Пункт 10.5 Правил предписывает при повороте направо двигаться как можно ближе к правому краю проезжей части (то есть выполнять маневр только из крайнего правого ряда), кроме, в частности, перекрестков, где направление движения определено знаками или разметкой. В данном случае перед перекрестком нет ни знака 5.16, ни разметки 1.18, которые могли бы разрешать поворот направо и из второго ряда; поэтому свернуть в свободный второй ряд въезда на эстакаду можно, лишь повернув вначале в ее правый ряд из крайнего правого ряда улицы.

II. Тот же пункт 10.5 вместе с пунктом 10.4 разрешают въезд на перекресток с круговым движением и выезд с него из любого ряда.

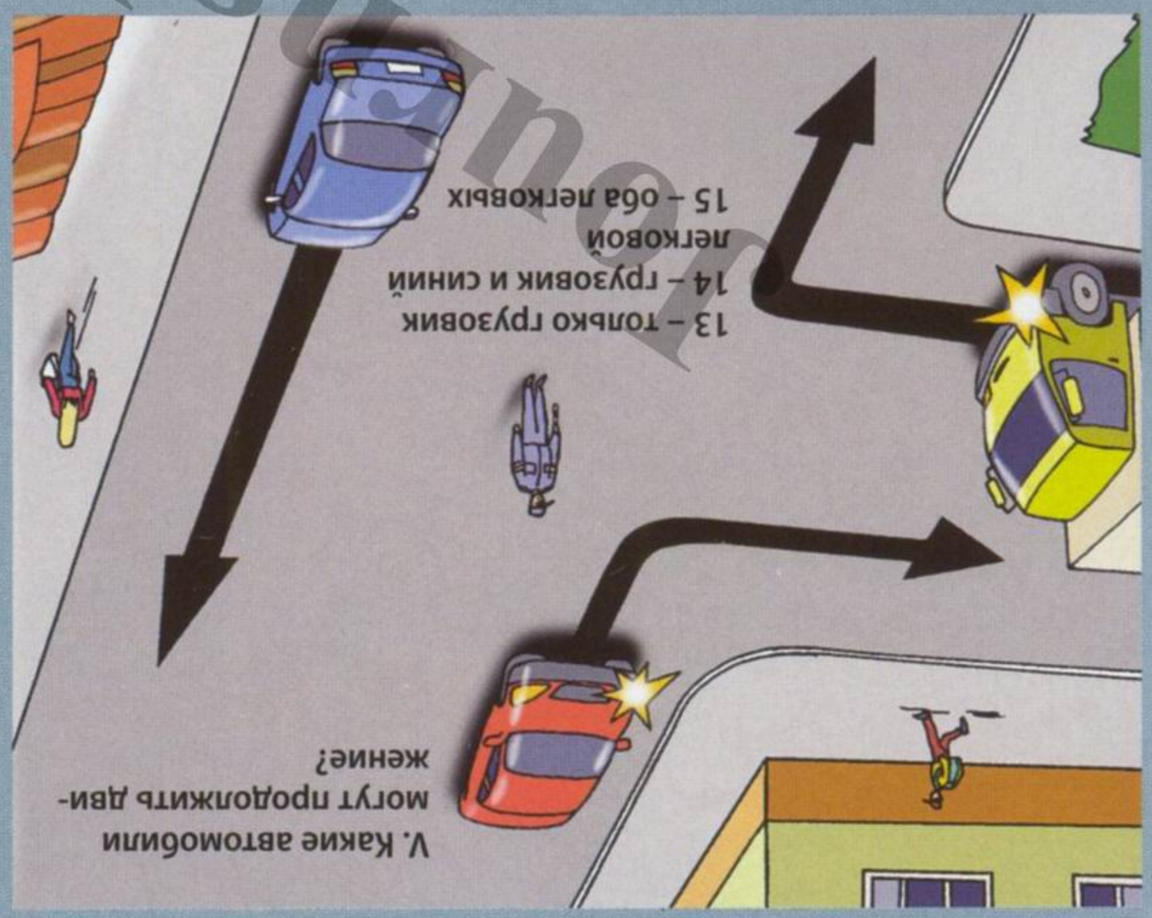
III. Светофор для трамваев разрешает начать движение только при включении одновременно нижнего и одного или нескольких верхних сигналов бело-лунного цвета (пункт 8.7.5). Действие знака 3.21 «Въезд запрещен» распространяется на все транспортные средства, кроме маршрутных, – но только если они движутся по своим установленным маршрутам. Хотя перед этим перекрестком отсутствуют знаки или разметка, регламентирующие направление движения из каждого ряда, а рядов в данном случае всего два, водитель такси не может повернуть из правого ряда налево (пункт 10.4). Кроме того, он также не имеет права остановиться для посадки пассажира ближе 10 м от пешеходного перехода или края пересекаемой проезжей части (пункт 15.9).

IV. Зона действия знака 3.25 «Обгон запрещен» начинается от места его уста-



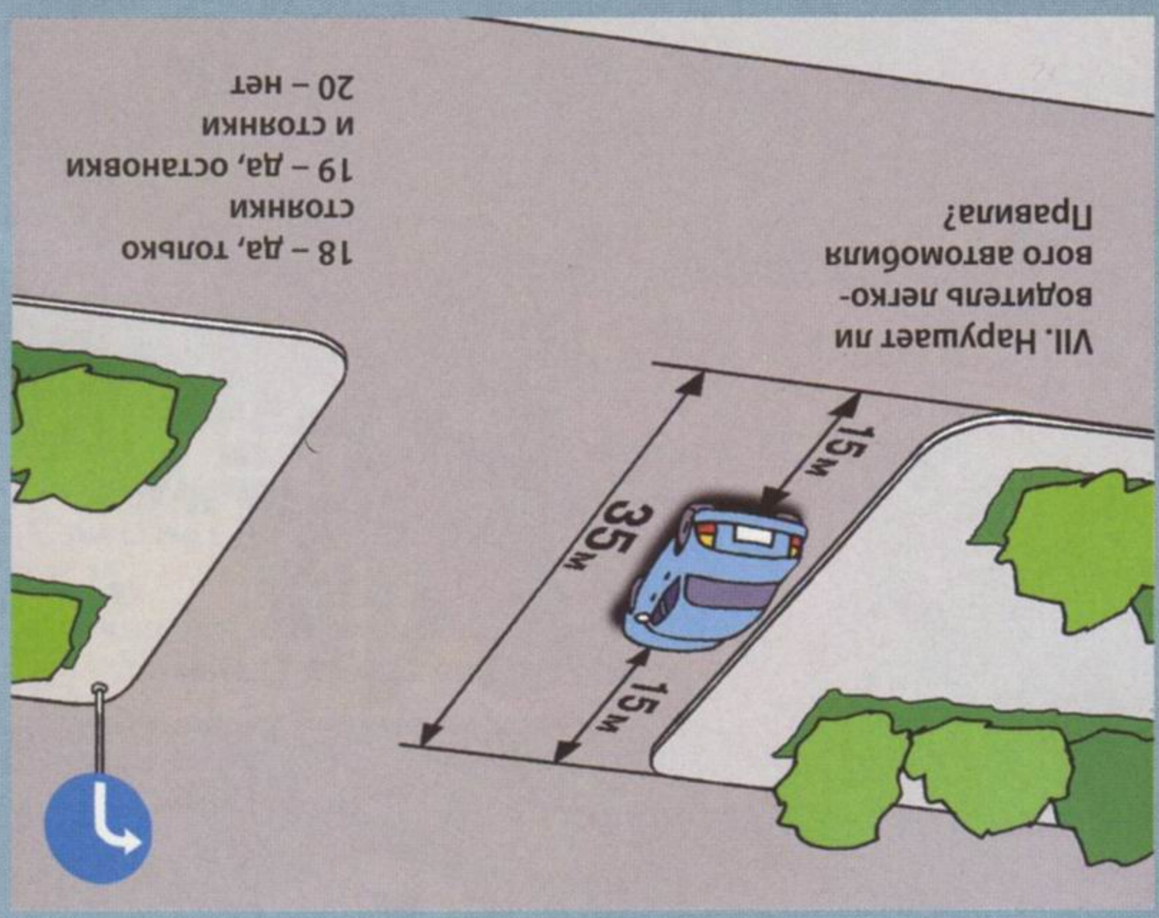
V. Какие автомобили могут продолжить движение?

13 – только грузовик
14 – грузовик и синий мелковой
15 – оба мелковых



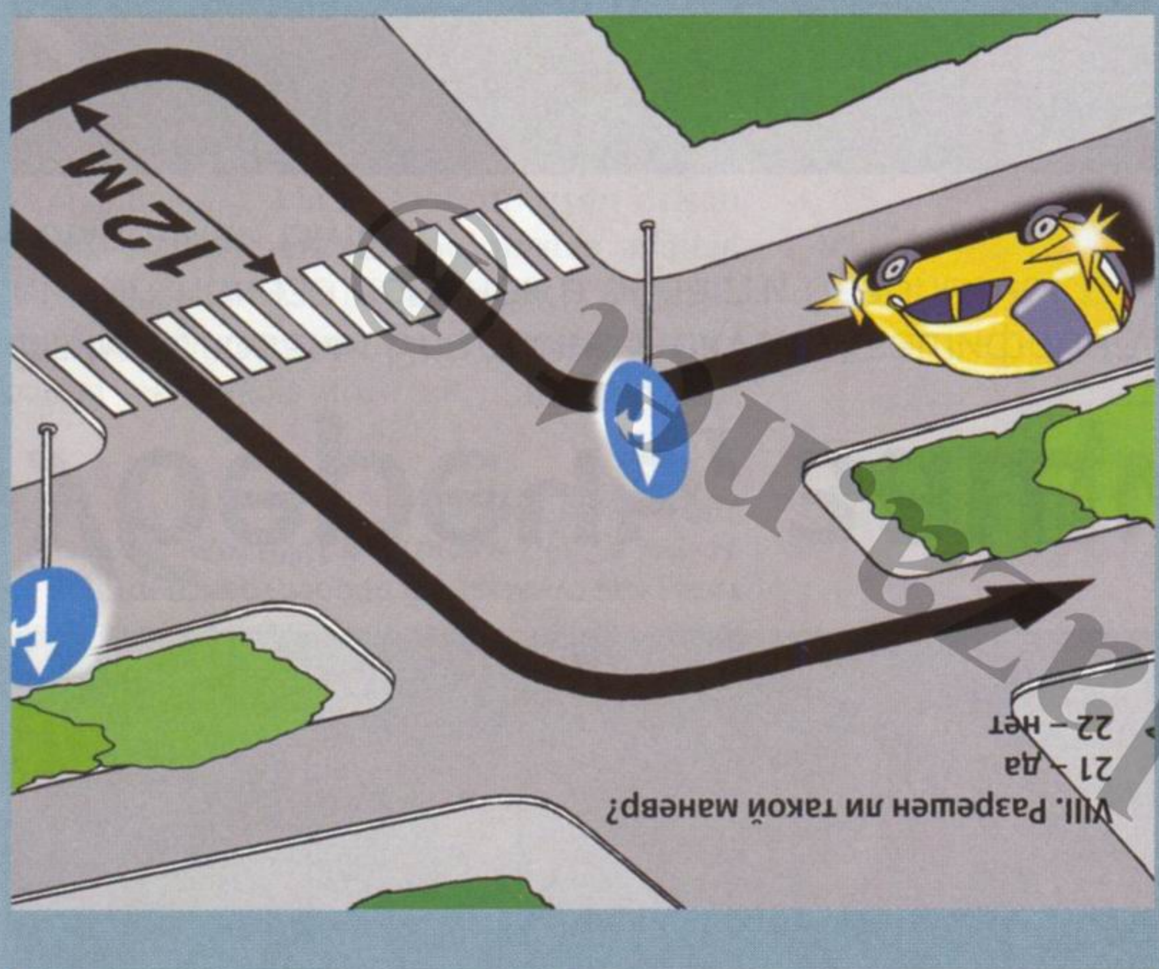
VI. Может ли автобус продолжить движение от остановки в свободном правом ряду?

16 – да
17 – нет



VII. Нарушает ли водитель легкового автомобиля Правила?

18 – да, только стоянки
19 – да, остановки и стоянки
20 – нет



VIII. Разрешен ли такой маневр?

21 – да
22 – нет

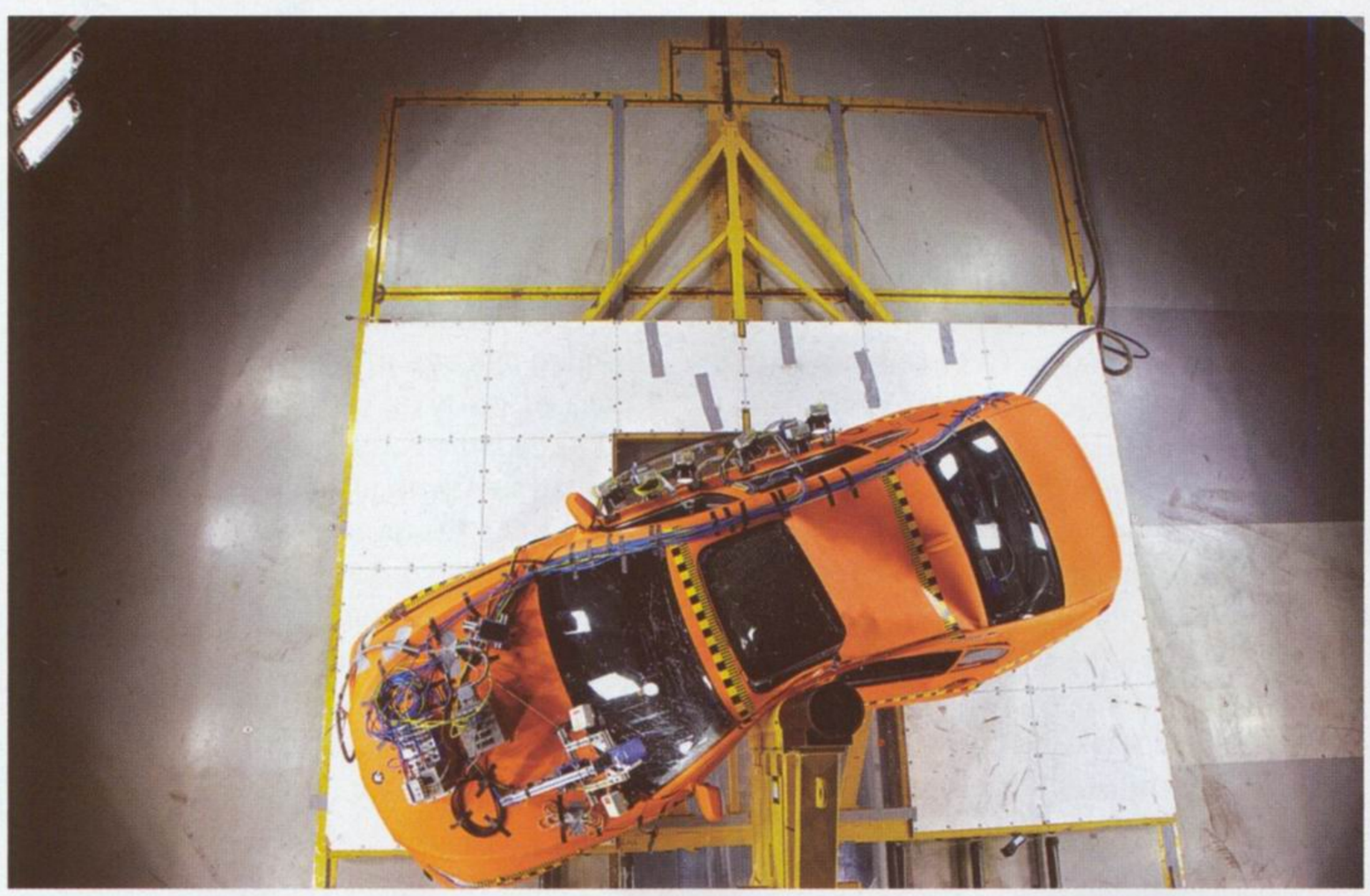
Journal-plaza.net ®

Дмитрий Митрошин
и Николай Скяров.
Иллюстрации: Юрий Митошкин.

Новую «семерку» снабдили «боковым зрением»: дерево мешает водителю увидеть юную велосипедистку, но видеокамера передает ее изображение на монитор.

Уберечь, защитить, спасти

Этими словами Владимир Аркуша «зашифровал» свои впечатления от показа новинок в области безопасности, организованного компанией БМВ.



Лаборатория С3 центра исследований и инноваций БМВ (на фото) проводит большую часть испытаний на удар: машины бьют почти ежедневно. В лаборатории С2 освоили уникальную (не предусмотренную стандартами) методику испытаний опрокидыванием. Наконец, в С1 изучают последствия ударов с относительно невысоких скоростей: здесь катапульта бьет по неподвижному кузову. Есть также стенд, где имитируют наезд на пешехода, используя муляжи ног, бедер и головы.

Сразу подчеркну: почти все устройства и системы журналисты смогли опробовать в действии на серийных машинах – от заряженного «МИНИ-Джон Купер Уоркс» до кроссовера X6 и флагманского седана 7-й серии. Многие разработки были показаны ранее, но в такой полноте и многообразии, пожалуй, впервые.

Уберечь от аварии призваны ассистенты водителя – не только те, что контролируют поведение машины в повороте, на скользком покрытии, при торможении, но и те, что снабжа-

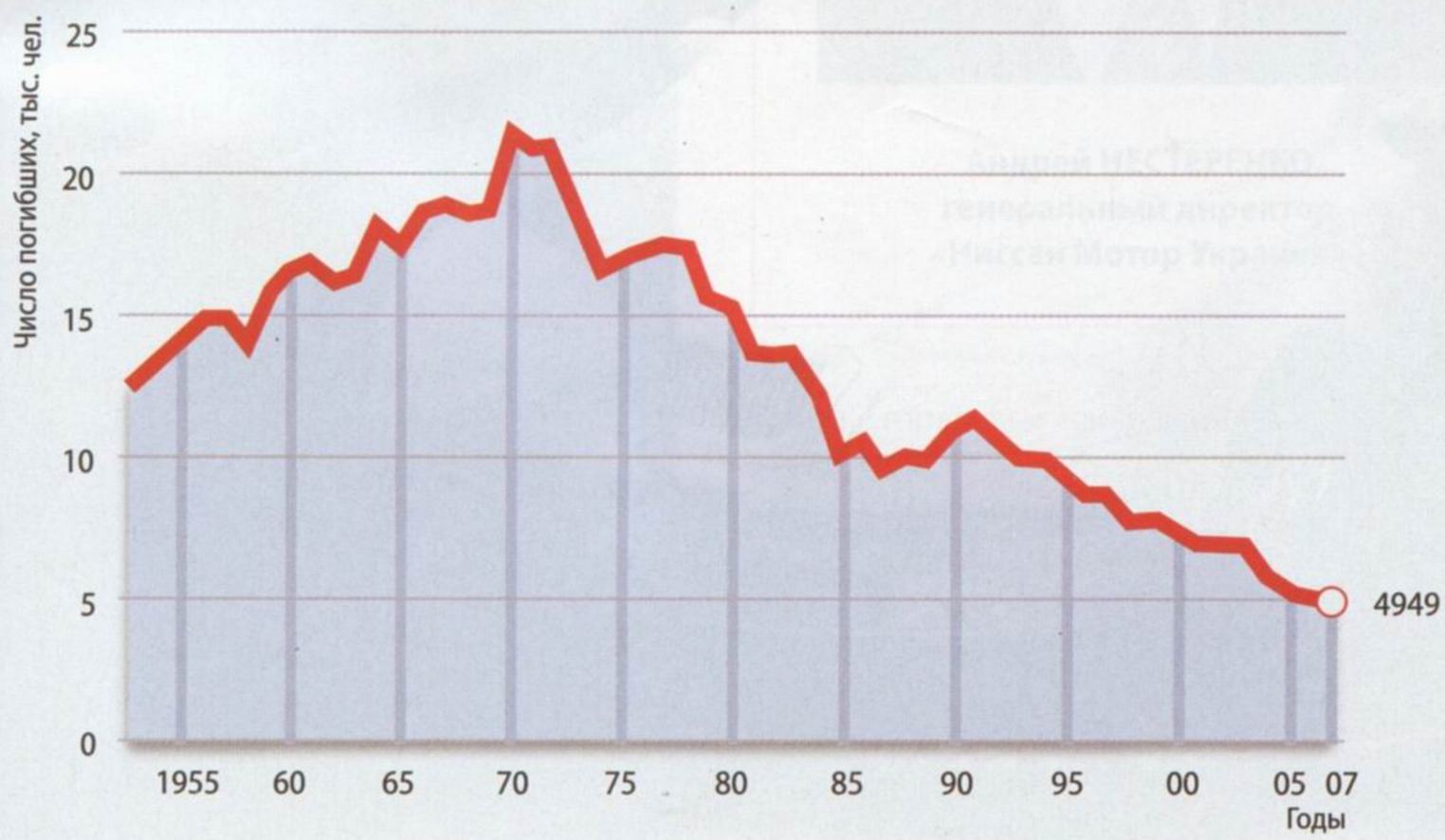
Journal-plaza.net ®

Расширенное аварийное оповещение: комплекс датчиков позволяет объективно судить о риске тех или иных травм при аварии. А – подушки безопасности: 1 – датчики давления; 2 – датчики ускорения; 3 – модуль управления подушками; 4 – датчик опрокидывания; 5 – распознавание положения тела при ударе.

Б – система связи: 6 – динамики; 7 – микрофон; 8 – модуль телеметрии; 9 – антенна.

Аварийная связь помогает уточнить характер требуемой помощи и ускорить ее оказание.

Камера бокового обзора могла бы стать подспорьем и в наших мегаполисах, но как сохранить объектив чистым?



Количество погибших на дорогах ФРГ с 1953 по 2007 год. Начиная с 1970-го прослеживается устойчивая тенденция к снижению, тогда как суммарный пробег транспорта возрос с 234,2 млрд. км в 1970 году до почти 700 млрд. в 2007-м.

ют дополнительной информацией о дорожной обстановке, например указатель допустимой скорости и видеокамеры бокового обзора. Но если авария все же произошла, машина должна, что называется, стать на защиту своих пассажиров, используя немалый арсенал средств. Судить об их эффективности позволяют всевозможные испытания, важнейшие из которых – крэш-тесты. Нам показали оригинальную установку, где машину опрокидывают на уклоне. Душераздирающее зрелище не удалось увидеть вживую. Зато впервые в присутствии журналистов провели другое испытание: «семерку» нового поколения вогнали в бетонный куб, подчеркнув: это не показуха для прессы, а запланированный тест. (Правда, для материала я отобрал более эффектный кадр бокового удара.)

Потратив столько изобретательности, чтобы сделать поездки в БМВ максимально безопасными, инженеры, казалось бы, вправе считать свою задачу выполненной, если все «ассистенты» и защитные устройства до и во время аварии сработали штатно. Однако им небезразлична дальнейшая участь пострадавших: как ускорить оказание помощи, можно ли вооружить бригаду врачей конкретными сведениями о состоянии пассажиров? Для этой цели уже более 10 лет используется система аварийной связи. С 1997 года ею оснащено на конвейере свыше 600 тысяч машин; колл-центр БМВ принял около 25 тысяч телефонных звонков, которые помогли оперативно выслать помощь к месту происшествия. На повестке дня продвинутый вариант – коммуникационная сеть «БМВ Коннектед Драйв». Помимо обмена устной информацией по телефонной линии, она способна в автоматическом режиме передать в колл-центр объективные параметры ДТП, зафиксированные специальными датчиками. По ним судят о характере повреждений машины и, соответственно, о тяжести последствий для пассажиров. Бригады спасателей и медиков отправятся к месту аварии гораздо более подготовленными, а значит, сэкономят драгоценные, часто решающие для жизни минуты.

Как видно из приведенного графика, число жертв на дорогах Германии неуклонно снижается – и в том есть неоспоримая заслуга специалистов БМВ. ЗР

Journal-plaza.net ®

Что за туманами?

В мусульманском раю, согласно Корану, праведников услаждают красавицы-гурии. А в аду они изощренно дразнят грешников, оставаясь «поза зоною досяжності». Чем не мука? Нечто похожее испытывают украинские автолюбители: новенькие красавицы-машины продаются по ценам, которые еще недавно показались бы смешными. Но... видит око, да зуб неймёт, – констатирует Дмитрий Метелкин. Фото Сергея Торгалова.

ДОРОГ КАЖДЫЙ КЛИЕНТ

Банки в условиях финансового кризиса крайне скупо выдают кредиты, что отсеивает, как минимум, 30-40% потенциальных покупателей авто. Остаются те, кто, в принципе, может оплатить машину сполна. Но большинству из них мешает неуверенность в завтрашнем дне: слишком много сделано и растиражировано мрачных прогнозов о безработице, безудержном росте цен и т.п. А те, кто чувствуют себя достаточно уверенно, присматриваются к дешевеющей недвижимости. Не секрет, что запредельные цены на нее стали в последние годы одной из глав-

Journal-plaza.net ®

ТРИ ВОПРОСА ИМПОРТЕРАМ

1. Какой путь выхода из кризиса вы видите для автомобильного рынка Украины в целом и для вашей компании?

2. Ваш прогноз: как изменится объем и структура автопродаж в 2009 году?

3. Намерена ли ваша компания обратить внимание на рынок подержанных автомобилей – особенно на услугу trade-in?

Андрей НЕСТЕРЕНКО
генеральный директор
«Ниссан Мотор Украина»

1. Выход из кризиса возможен только в случае реабилитации национальной экономики. В первую очередь нужно восстановить ее дееспособность: остановить падение производства, оживить банковский рынок, стабилизировать курс украинской гривны.

2. Наши планы на 2009 год мы будем обсуждать в январе, т.к. у нас финансовый год начинается в апреле. Но по текущей ситуации на рынке очевидно, что объем продаж в 2009 году будет ниже прошлогоднего.

3. В ближайшее время нет. «Ниссан Мотор Украина» не владеет салоном по продаже автомобилей. Поэтому trade-in (обмен старого автомобиля на новый с доплатой) – это дополнительный сервис наших дилеров, который они реализуют самостоятельно.

ных причин бурного роста отечественного автомобильного рынка. Теперь же аналитики предрекают обратный процесс по принципу сообщающихся сосудов...

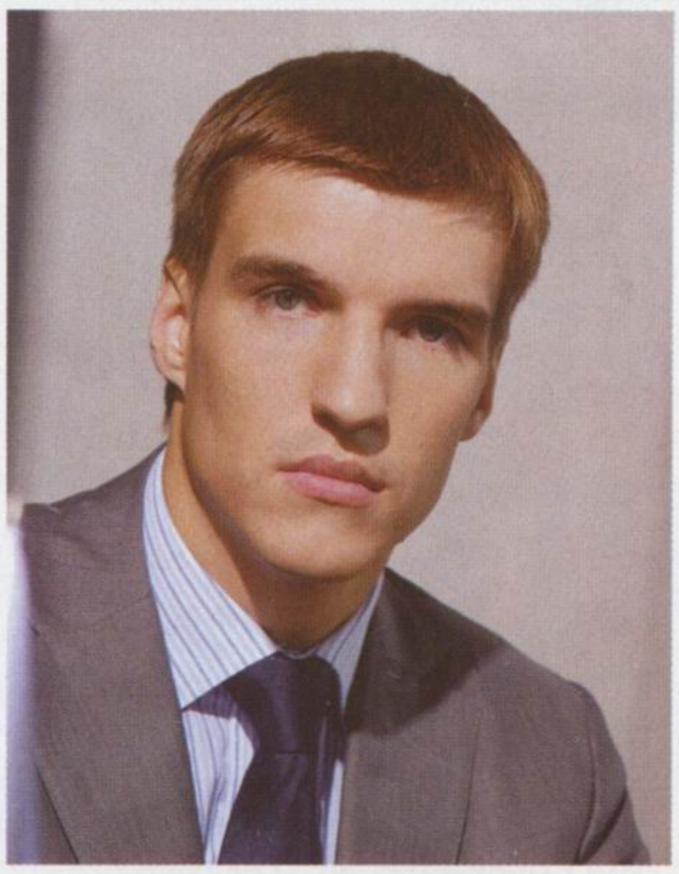
Автомобильным импортерам и дилерам, недавним баловням судьбы, нынче можно посочувствовать: большинство из них столкнулось с проблемой иммобилизации оборотных средств, вложенных в нераспроданные машины. А ведь эти средства ограничены! И взять сегодня взаймы у банка дилеру не легче, чем физическому лицу... Остается распродавать автомобили – зачастую себе в убыток. Отсюда беспрецедентные предложения, которые мы наблюдали на рынке в конце года.

Их можно разделить на несколько категорий. Первая – прямые скидки. К примеру, на некоторые модели «Шкоды» они достигали 26 тысяч гривен, а на вседорожник «Саньён Актион» – даже 50 тысяч. Недостаток этого приема распродажи – возможные обвинения в демпинге. И многие дилеры поступили тоньше, замаскировав фактическую скидку фиксацией цены в гривнах («Рено Украина» и др.) или фиксацией курса доллара на низкой, «позавчерашней» отметке. Последним вариантом воспользовался, например, «Торговый дом «НИКО», пересчитав долларовую цену автомобилей «Мицубиси» по внутреннему курсу 5,0 грн. Не менее впечатляющий шаг сделала компания «Автокапитал», входящая в корпорацию «УкрАВТО»: цены на автомобили «Крайслер», «Джип» и «Додж» были пересчитаны в конце ноября по курсу от 4,85 до 5,20 грн за доллар.

Все это, разумеется, временные акции, ориентированные, в основном, на предновогодний период (а то и вовсе бы-стротечные, как в случае с «Актионом»). Но кризис родил интересное предложение, которое у ряда компаний не имеет объявленного конечного срока: предоставление автомобилей в лизинг физическим лицам. Напомним: лизинг – это долгосрочная аренда с правом выкупа автомобиля в конце срока действия договора. До сих пор лизингом пользовались, главным образом, юридические лица, т.к. лизинговые компании не желали утруждать себя мелочевкой – работой с отдельными гражданами. Но теперь, как говорится, не до жиру – дорог каждый клиент. Ему не надо выпрашивать у банка кредит на покупку авто: при лизинге нет финансового посредника. Покупатель выплачивает стоимость автомобиля с процентами непосредственно автоторговцу, причем проценты эти, как правило, намного ниже банковских по кредиту.

Самые привлекательные на рынке условия предложила в декабре корпорация «УкрАВТО»: автомобиль можно взять в лизинг, внеся от 30% его цены, причем выплаты по остатку стоимости производятся из расчета от 4,99%

Journal-plaza.net ®



Ярослав ВОВК
директор департамента маркетинга и рекламы «Торгового дома «НИКО»

1. Путь выхода автомобильного рынка Украины из разворачивающегося кризиса – это, прежде всего, снижение уровня безработицы населения страны и, таким образом, возобновление его покупательской способности.

При этом определяющей для восстановления рынка от последствий кризиса является стабилизация курса доллара США. Для отрасли в целом и, в частности, для нашей компании принципиально важно также возобновление автокредитования.

2. В настоящее время сложно делать подобные прогнозы. Планируя деятельность компании на 2009 год, мы рассматриваем два возможных сценария – оптимистичный и реалистичный. В первом случае емкость рынка останется на уровне 2008 года, возможно с незначительным понижением. При втором рынок претерпит существенные изменения, и снижение объема продаж, согласно прогнозам основных игроков рынка, может составить около 30%.

3. Мы уделяем значительное внимание этому инструменту продаж. В большинстве дилерских центров компании «Торговый дом «НИКО» услуга trade-in работает, и достаточно успешно. Но для ее надлежащего развития в нашей стране необходима соответствующая законодательная база, которой, к сожалению, пока нет.

Василий МИХНО
заместитель генерального директора холдинга «Атлант-М»

1. Наилучший выход автомобильной отрасли Украины из кризиса – оптимизировать соотношение спроса и предложения на автомобили. Импортеры и дилеры еще несколько месяцев назад планировали продажи исходя из постоянно растущего спроса. В силу отсутствия банковского кредитования продажи снизились, но импортеры не могут не выкупать у заводов заказанные ранее автомобили. Сейчас объем заказов автомобилей в производство на 2009 год уменьшен пропорционально прогнозируемым объемам продаж. Что касается холдинга «Атлант-М», в сложившейся ситуации для нас важно соблюсти жесткую финансовую дисциплину и выполнить свои обязательства перед кредиторами.

2. Скорее всего, в 2009 году объем реализации автомобилей на рынке Украины вернется на уровень 2007 года. При этом структура продаж, по всей вероятности, существенно изменится. Наиболее значительную долю в их объеме займут автомобили «бюджетного» уровня в базовых комплектациях и авто высшего ценового уровня топовых комплектаций.

3. Система trade-in работает в каждом автоцентре холдинга «Атлант-М» уже давно. Несмотря на то что в Украине, в отличие от России, проданный по системе trade-in автомобиль облагается НДС повторно, потребителей, желающих переложить заботы по сбыту б/у авто на плечи автосалона, становится с каждым годом все больше.

годовых в зависимости от размера первоначального взноса. Правда, эта программа охватывает только автомобили «Чери», но, по словам вице-президента «УкрАВТО» Вячеслава Поврозника, в дальнейшем она может быть распространена и на другие бренды.

А в торгово-сервисной сети корпорации «АИС» действует новая программа лизинга на всю группу коммерческих и грузовых автомобилей ГАЗ с первым взносом 35%. При этом вознаграждение лизинговой компании составляет 14% годовых в гривнах. Для сравнения: в коммерческих банках средняя ставка по автокредиту выросла до 25-26%.

ДЕШЕВЛЕ НЕ БУДЕТ

В 2007 году в Украине были проданы 542 тыс. новых авто. На 2008 год прогнозировалось до 750 тысяч. Невдалеке маячил рубеж в 1 миллион.

Две последние цифры не выдержали испытания кризисом. В январе-октябре 2008 года удалось продать около 536 тыс. автомобилей. Годовой итог пока не известен, но, судя по всему, не превысит 650 тысяч. Прогноз ВААИД на 2009 год – 380 тысяч. Впрочем, как справедливо заметил один из руководителей «Торгового дома «НИКО» Максим Рабинович, что-то прогнозировать сейчас на неделю – это все равно, что раньше делать прогноз на год…

К облегчению автоимпортеров Еврокомиссия выступила против намерения Кабмина временно повысить ставки ввозных пошлин с 10% до 25%. Нормы ВТО допускают в виде исключения такой шаг, но Евросоюзу своя рубашка ближе к телу – ему важнее поддержать в условиях кризиса собственный автопром. Значит ли это, что низкие цены автомобилей сохранятся и в 2009 году? Отнюдь нет! Ведь период дешевых распродаж дилерами складских запасов подошел к концу. А к тому же Кабмин внес в Верховную Раду законопроект № 3309, предусматривающий повышение акцизного сбора в 5-10 раз в зависимости от объема двигателя. И если, к примеру, «Ланос» с 1,5-литровым мотором подорожает в результате на 150 евро, то «Тойота-Лендкрузер» с 4-литровым – на 4000!

Рынок-2009 в Украине изменится не только количественно, но и качественно: спрос сместится в сторону более дешевых и экономичных машин. В этой связи сравнительно хорошие перспективы у европейских «бюджетников», большинства «китайцев» и у «лад». Доля последних, упавшая до 17%, снова должна подрасти. Кризис заставит нас вспомнить – всерьез, без улыбки – лозунг Остапа Бендера: «Автомобиль не роскошь, а средство передвижения!» ЗР

Journal-plaza.net ®

Александр Гаращенко: **Мы настроены оптимистично**

Компания «Автоэкспо» известна как организатор ведущих украинских выставок автомобильной тематики. О ее планах с директором Александром Гаращенко беседовала Наталья Чуракова. Фото: Сергей Торгалов.

– Самая главная выставка вашей компании – SIA. Чем она порадует посетителей и участников в 2009 году?

– Автосалон SIA в этот раз пройдет под эгидой ассоциации автопроизводителей OICA. Он будет открыт шесть дней – с 26 по 31 мая, причем первые два мы отдаем для работы журналистов и специалистов. В прошлом году наша выставка собрала более 285 тысяч посетителей, – их поток был так велик, что нам пришлось оперативно открывать дополнительные кассы и входы в павильоны. Продление работы в этом году позволит ознакомиться с экспозицией всем желающим.

Мы готовим немало новых решений, которые изменят лицо выставки. Она станет современнее, а главное – полезнее для посетителей и участников. В частности, у нее уже есть свой веб-сайт, который постоянно пополняется подробной информацией о выставке и о представленных на ней автомобилях. Изменится имиджевый символ автосалона (в прошлом году это был яркий «перец на колесах»). Очень активной будет рекламная кампания. При этом мы оставим все лучшее из прошлых выставок. В том числе внимание к самым юным посетителям: на SIA снова будет веселый и уютный детский уголок, а для воспитанников детских домов Киева мы организуем бесплатные экскурсии.

– Не боитесь, что кризис отпугнет многих потенциальных участников, как это произошло с Детройтским автосалоном?

– Мы настроены оптимистично: полагаю, к маю ситуация на авторынке Украины будет вполне стабильной. К тому же для большинства автомобильных компаний участие в выставке – вопрос не просто имиджа, но и средство привлечь внимание покупателей. Мы ведем переговоры со всеми импортерами и дилерами. И делаем большие шаги навстречу им, значительно снижая их затраты на участие в автосалоне.

Как вы оцениваете деятельность и роль на рынке неофициальных импортеров – так называемых «серых»?

– Я бы сказал, что в нашей стране созданы искаженные представления о неофициалах. По существу, они равноправные участники рынка. Среди них действительно встречаются фирмы, использующие лазейки в законодательстве и нелегальные схемы ввоза автомобилей, но мне известно множество компаний, работающих давно и честно, и я не имею ничего против их участия в нашей выставке. Эти импортеры тоже нужны рынку, поскольку быстрее и гибче реагируют на его потребности.

– Сейчас многие официальные поставщики фактически демпингуют: например, официальная «Тойота-Прадо» стала дешевле неофициальной. Не ожидаете ли, что «серые» в этой ситуации заполонят SIA с целью привлечь покупателей?

– Нет, их нашествия мы не ожидаем. Участие в автосалоне решает стратегические задачи импортеров, а «неофициалы», за которыми нет мощной поддержки штаб-квартир автопроизводителей, ориентируются на сиюмоментную рыночную ситуацию. Поэтому для них участие в национальном мотор-шоу вовсе не обязательно – тем более, что это далеко не дешевое удовольствие. Под блестящей вершиной айсберга – нарядной экспозицией – большая подводная часть расходов: создание эффектного стенда, доставка автомобилей, промопродукция, подготовка шоу-программ, стендисты. Для солидной компании эти затраты оправданы: они демонстрируют ее далекоидущие планы и подкрепляют доверие к бренду.

– С кризисом наверняка изменится структура рынка. Автомобили какого ценового диапазона станут, по-вашему, популярнее на рынке и, соответственно, на выставке?

– Наверняка самыми востребованными окажутся модели ценой до $12 000. Недаром к нам в числе первых обратились многие компании, представляющие продукцию этого сегмента рынка. На SIA'2009 они бронируют большие площади – значит, уверены в успехе.

– Кроме SIA, у вашей компании есть и другие выставки автомобильной тематики. Расскажите о них.

– В 2008 году мы вывели на совершенно новый уровень автосалон TIR, доказав посетителям и участникам, что выставки коммерческой техники – больших грузовиков, автобусов и строительных машин – тоже могут быть эффектными, зрелищными, интересными. Полагаю, TIR вскоре догонит SIA по объемам экспозиций и числу посетителей.

А в марте череду наших выставок нового года откроют «АвтоТехСервис'2009» и «Автозаправочный комплекс'2009». Обе они – сугубо специализированные, ориентированные не на массового зрителя, а на профильных специалистов. Изучив аналогичные мероприятия на Западе, мы полностью пересматриваем их концепцию. Поэтому главное в них, в отличие от SIA, не яркие стенды, а общение профессионалов: научные конференции, семинары, обучение специалистов, презентации новейших разработок.

Journal-plaza.net ®

Время вундеркиндов

Давно минули времена, когда автоспорт был занятием взрослых мужей. Недалек тот день, когда чемпионом формулы 1 станет школьник, предсказывает Максим Вольнов.

Хуан-Мануэль Фанхио первый раз стал чемпионом мира формулы 1 в 40-летнем возрасте; было это в 1951 году. Джек Брэбэм взял свой первый титул в 33 года (1959), Джеки Стюарт – в 30 лет (1969), Ален Прост – тоже в 30 (1985), Айртон Сенна – в 28 (1988), Михаэль Шумахер – в 25 (1994), Фернандо Алонсо – в 24 года (2005). Наконец, Льюис Хамильтон оформил чемпионство в 23 года.

Тенденция совершенно очевидна: чемпионы молодеют. Причины тоже ясны. Логику нашей цепочки немного нарушает Нельсон Пике-старший, взошедший на трон в 27 лет (1981). Но бразилец был уже из поколения пилотов современного типа: пришел в формулу 1 не из гаража, а через победы в картинге и младших формулах. В 1950–1960-е такой мощной системы обучения и естественного отбора гонщиков просто не было. Фанхио, например, впервые стартовал в гонке легковых автомобилей 25-летним. А Стюарт вообще начал со стрелкового спорта – был чемпионом Шотландии, дважды выиграл Кубок наций и едва не попал в состав олимпийской сборной (Рим, 1960), прежде чем занялся нормальным делом – ремонтом машин в отцовской мастерской.

Сегодня такие романтические метаморфозы, когда будущий чемпион оказывается в гоночном мире случайно, немыслимы. Последнее исключение из правил – Деймон Хилл, до 24 лет занимавшийся мотогонками. Будущих чемпионов формулы нынче готовят с раннего детства, и почти у всех отправная точка карьеры – картинг. А в числе главных составляющих успеха – солидный бюджет, грамотный менеджмент. И конечно же талант, подкрепленный упорством и тру-

Journal-plaza.net ®

долюбием. Льюис Хамильтон, самый молодой чемпион формулы 1 за всю историю, выпечен как раз по такому рецепту.

Карьера британца крайне проста, ничего лишнего! 1995 год – чемпион Британии по картингу, 2000-й – чемпион Европы и мира по картингу, 2003-й – чемпион Британии в формуле «Рено», 2005-й – чемпион Европы в формуле 3, 2006-й – победитель серии GP2. Уже с 1998-го Хамильтон пользовался поддержкой «Мак-Ларена» и покровительством Рона Дениса. Тут, впрочем, без некоторого везения не обошлось – босс команды обратил внимание на паренька, можно сказать, случайно. Правда, паренек этот совсем не случайно стал победителем турнира, которым Деннис лично интересовался.

По-видимому, пора отказаться от бытующего мнения о том, что оптимальной гоночной зрелости, пика формы пилоты достигают годам к двадцати восьми. Все последние чемпионы формулы 1 добивались титула раньше, не дожидаясь, пока у них по науке наступит «пик формы». А вот потом… Ну, положим, Фернандо Алонсо просто не угадал с командой – в «Мак-Ларене» с его амбициями не особо считались. Однако у Кими Райкконена, перешедшего в чемпионскую «Феррари», после взятия титула наступил очевидный спад. Причем финн помышляет о скором уходе из гонок, а ему только-только стукнуло 29. Неужели пора на пенсию?!

А ведь Льюис едва не стал чемпионом в сезоне-2007, когда ему было всего 22. Тогда, дескать, не хватило опыта. Не го-

Окрыленный британским флагом, Льюис Хамильтон написал книгу о своей жизни, а через год стал чемпионом мира.

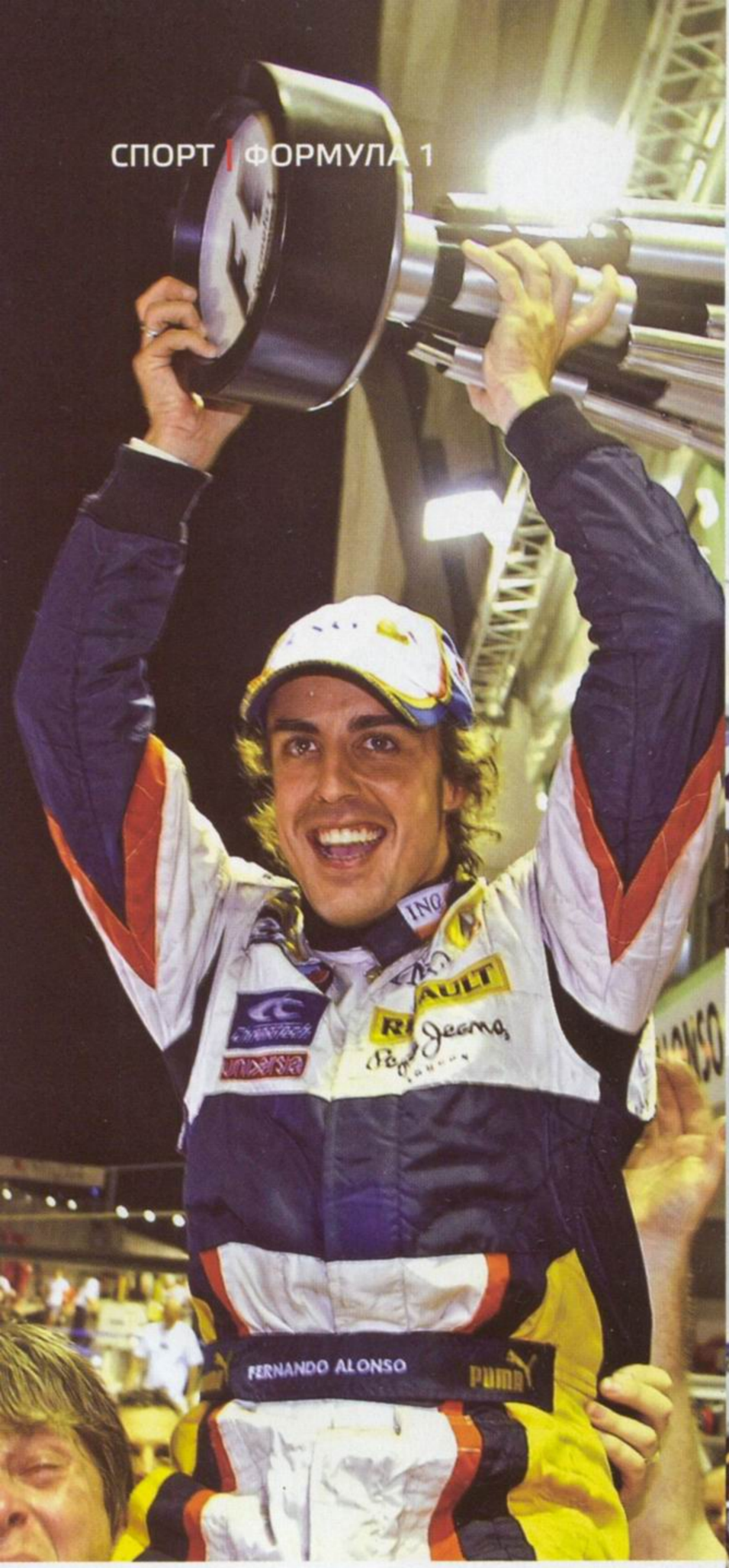
РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1, 2008 год

Пилоты:	
1. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	98
2. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	97
3. К. Райкконен (Финляндия, «Феррари»)	75
4. Р. Кубица (Польша, «БМВ Заубер»)	75
5. Ф. Алонсо (Испания, «Рено»)	61
6. Н. Хайдфельд (Германия, «БМВ Заубер»)	60
7. Х. Ковалайнен (Финляндия,«Мак-Ларен-Мерседес»)	53
8. С. Феттель (Германия, «Торо Россо»)	35
9. Я. Трулли (Италия, «Тойота»)	31
10. Т. Глок (Германия, «Тойота»)	25
Команды:	
1. «Феррари»	172
2. «Мак-Ларен-Мерседес»	151
3. «БМВ Заубер»	135
4. «Рено»	80
5. «Тойота»	56
6. «Торо Россо»	39

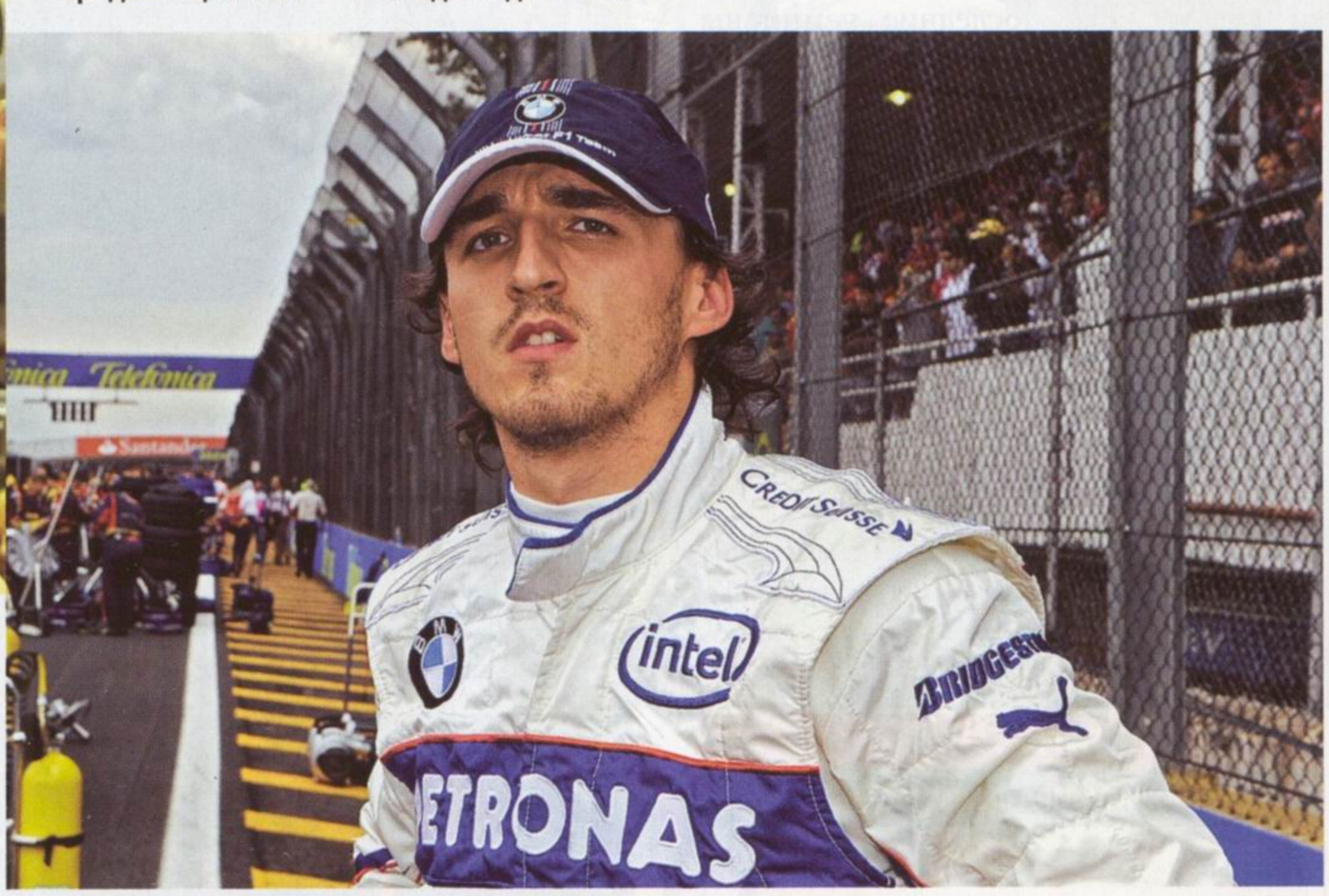
Мало кто сомневается, что Себастьян Феттель станет чемпионом мира. Возможная дата восхождения на трон – конец 2010 года.

Journal-plaza.net ®



Фернандо Алонсо после двух титулов считается ветераном. И хотя ему всего 27, для нового титула он слишком стар – такой вывод следует из статистики последних лет.

В свои 29 лет Кими Райкконен устал от формулы 1 и хочет на отдых. Не исключено, что предстоящий сезон – последний для него.



В декабре Роберт Кубица отметил 24-летие. В принципе, время для завоевания титула у него еще есть.

ночного вообще, а опыта участия в таком затяжном, сложном и довольно нервном состязании, как формула 1. Алену Просту понадобилось пять лет участия, чтобы завоевать титул. Михаэлю Шумахеру – два с хвостиком. Теперь, видимо, селекционеры автоспорта вывели новую породу гонщиков, способную получать весь необходимый опыт за год: один сезон, и ты уже готов по полной программе! Или опыт сегодня вообще не нужен?

Знатоки формулы 1 вычислили, что рекорд Хамильтона скоро может быть побит. Набирает силу другой вундеркинд, поразивший мир не столько своими достижениями как таковыми, сколько темпом покорения различных вершин. Самый молодой победитель Гран-при формулы 1 за всю историю: Себастьян Феттель, 21 год. В этом сезоне он не попадет в состав топ-команды, а вот в 2010-м – с высокой вероятностью. По расчетам, откроется вакансия в «Феррари». И если Себастьян Феттель выиграет чемпионат, то превзойдет Льюиса. Тогда Феттелю тоже будет 23, но британец родился в январе, а немец – в июле.

Спрашивается, если чемпионат мира все время выигрывают молодые, как быть и на что надеяться тем, кто давно выступает в формуле 1? Фелипе Массе и Фернандо Алонсо в 2009-м исполнится 28, Дженсону Баттону – страшно подумать! – 29. Все они, по сути, заслуженные ветераны, как-то не к лицу им выступать в роли «гарнира» для юных талантов. А самые сильные команды «старичков» нанимают неохотно, предпочитают молодых, перспективных. И если чемпионат можно выиграть в 23, то, наверное, и в 22 тоже – невелика разница. А в 20? В 18?

Гонки картов и формул проходят на специальных закрытых трассах, водительские права не нужны, соревноваться можно в любом возрасте. Вашему сынишке исполнилось пять лет и вы подумываете пристрастить его к картингу? Не откладывайте, поторопитесь! Это в 1990-е еще можно было сесть в карт в десятилетнем возрасте и все прекрасно успеть – опубликовать к 23 годам автобиографическую книгу (Lewis Hamilton: My story) и стать чемпионом мира. Сейчас надо начинать раньше! ЗР

Journal-plaza.net ®

Почти международная

Хотя ряд поклонников украинского ралли ожидали, что чемпионат продолжится седьмой гонкой (предположительно одесской), финальную точку в этом сезоне поставил пятнадцатый по счету херсонский «Чумацкий шлях». И точка эта получилась весьма жирной. Во-первых, к нам впервые приехал автомобиль самого модного нынче класса Super 2000. Причем не просто автомобиль, а заводской экипаж команды FIAT в составе Антона Алена и Тимо Аланне. (К слову, Антона в этом вояже сопровождал отец – легендарный «летающий финн» и вице-чемпион мира Маркку Ален.) Во-вторых, финский экипаж боролся в украинской гонке за медали командного зачета с другими именитыми иностранцами! Ведь в списке гостей были также нынешний чемпион России Александр Желудов и очень быстрые призеры прибалтийских чемпионатов Андис Нейкшанс и Янис Воробьёвс. Жаль, что засчитать эту гонку международной не получается: все иностранные экипажи выступали по приглашениям украинских коллективов и по нашим же лицензиям.

Тем не менее, борьба на трассе получилась превосходной. Прошлогодний чемпион Александр Салюк пытался использовать последнюю возможность отобрать намечающийся титул у Юрия Протасова, а тот в свою очередь старался этого не допустить. Проиграли оба, упустив победу на этапе из-за ошибок, допущенных в пылу борьбы. Впрочем, довольно жесткие херсонские «допы» доставили неприятности едва ли не всем участникам. В итоге лучшим стал Ален благодаря неубиваемости техники и безупречному пилотажу. Однако самые восторженные аплодисменты заслужил не он, а Протасов. После проблем с мотором в начале гонки Юрий нашел в себе силы совершить впечатляющий рывок на «серебряную» ступень подиума, окончательно оформив этим свое чемпионство.

В двухлитровой категории пожар на машине Игоря Сторчака заставил чемпиона сдать полномочия партнеру по команде Руслану Кучеру. А в классе «восьмерок» многоходовая борьба завершилась сходами двух главных претендентов Владимира Трубина и Сергея Чекана, – триумфатором-2008 стал самый быстрый в Херсоне Николай Соболев.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC, ИТОГИ

Пилоты:	
1. **И. Мюллер** (Франция, «СЕАТ-Леон»)	114
2. **Г. Тарквини** (Италия, «СЕАТ-Леон»)	88
3. **Р. Хафф** (Великобритания, «Шевроле-Лацетти»)	87
4. **Э. Приоль** (Великобритания, БМВ-320)	81
5. **Р. Райделл** (Швеция, «СЕАТ-Леон»)	77
6. **А. Фарфуш** (Бразилия, БМВ-320)	63
Команды:	
1. СЕАТ	326
2. БМВ	274
3. «Шевроле»	238
4. «Хонда»	60

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

14-й этап, ралли Японии	
1. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3:25.03
2. **Я.-М. Латвала** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.31
3. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-С4»)	2.30
4. **К. Эткинсон** (Австралия, «Субару-Импреза»)	3.42
5. **П.-Г. Андерссон** (Швеция, «Сузуки-SX4»)	5.12
6. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Сузуки-SX4»)	6.09
7. **М. Уилсон** (Великобритания, «Форд-Фокус»)	7.05
8. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	13.19

ЧЕМПИОНАТ УКРАИНЫ ПО РАЛЛИ

Ралли «Чумацкий шлях»	
1. **А. Ален** (Финляндия, Fiat Abarth S2000)	1:21'48,7
2. **Ю. Протасов** (Киев, Mitsubishi Lancer)	+1'22,8
3. **А. Желудов** (Россия, Subaru Impreza)	+1'37,5
4. **Я. Воробьёвс** (Латвия, Mitsubishi Lancer)	+1'42,3
5. **Ю. Шаповалов** (Кременчуг, Mitsubishi Lancer)	+3'02,1
6. **С. Мазур** (Ив.-Франковск, Mitsubishi Lancer)	+6'27,6
Положение в чемпионате	
1. Ю. Протасов	38
2. Ю. Шаповалов	28
3. А. Салюк	25
4. С. Мазур	18
5. В. Петренко	16
6. И. Чаповский	13

Самый быстрый

Пилот из Ужгорода Вадим Трутнев, пересевший в этом году на полноприводную технику, все же добился своего: на заключительном этапе горных гонок во Львове он показал самые быстрые секунды. Однако отобрать лидерство в годовом абсолютном зачете у Валерия Разумовского ему уже не удалось. В очередной раз успешно выступил Павел Гонтовой, который не просто привез себе в этой гонке сразу два подиума, но и оформил столько же чемпионских титулов в классах автомобилей с двигателями до 2,0 и до 1,6 л.

Неоднозначная «Дружба»

Харьковский ралли-рейд «Дружба» оставил после себя двойственное впечатление. С одной стороны, он позволил национальному Кубку набрать необходимые три этапа. А с другой, количество организационных и судейских накладок оказалось слишком большим. Победу же в гонке почти без проблем одержал Богдан Новицкий вместе со штурманом Сергеем Совгиром, подтвердив завоеванный в году титул.

Journal-plaza.net ®

Алледжерита

Из гаммы Alfa Romeo исчезла модификация GTA – самая быстрая, самая спортивная, самая заводная. Может ли ее заменить модель 159 в топовой версии? И как на пустующую нишу отреагировали тюнинг-ателье? Этими вопросами задался Вадим Никишев. Фото: Георгий Садков.

«Альфа-Ромео» обрела спортивную славу еще в 20-е годы прошлого века. Поклонников «Альфы» мало трогает, что последнюю победу итальянская машина одержала в 2004 году на европейском кузовном чемпионате (ETCC). Ей вообще многое прощают: относительную ненадежность, капризы, сложности сервиса… Все это с лихвой покрывается возможностью небрежно достать ключ с фамильным гербом: понимающие оценят.

За что любят? За живые моторы, острую управляемость, а главное – за эмоции, которые она способна подарить умелому водителю. Да, она несовершенна. Но вспомните: идет мимо «девушка с обложки», и даже не обернешься вслед. А бывает наоборот: вроде и не эталон красоты, но сердце сжимается. «Альфа» как раз из тех, на которых заглядываются.

Аббревиатура GTA появилась в 1965 году на спортивной «Альфе-Джулия». GT – это, понятно, «Гран Туризмо», а литера A – alleggerita, облегченная. Поколение 156 в 2002 году тоже получило шильдик GTA, а с ним – измененный экстерьер, 250-сильный атмосферный V6 и доведенную ходовую часть. Пусть не сверхлегкая, зато быстрая (и прекрасно управляемая) модификация возглавила модельный ряд.

Но со сменой поколений горячей версии вновь не стало. Вместо нее клиентам предлагают топовую «Альфу-159»: с мотором 3,2 л (260 л.с.) и фирменной полноприводной трансмиссией Q4. Ее-то мы и решили использовать как отправную точку в сравнительном тесте с двумя другими, прошедшими через руки профессионалов тюнинга из фирмы Alfa Racing.

АЛЛЕГРО – ЖИВО

Автомобиль умеет выстреливать – порукой тому 260 атмосферных «лошадей». Правда, мотор здесь не совсем итальянский (или совсем не итальянский; трактовка зависит от степени влюбленности в «Альфу»): V-образный двигатель разработало австралийское подразделение GM – компания «Холден», а итальянцы занимались его доводкой. Что получилось в итоге? Первое – чарующий звук. На низких оборотах выпуск постоянно напоминает о себе недовольным баритоном: давай-ка добавь газу! Я прибавил до отметки «4» на тахометре – рык прекратился. С точки зрения акустического комфорта режим, пожалуй, оптимальный. А если крутить мотор до отсечки… Не итальянский! По характеру он напомнил старые рядные «шестерки» БМВ – ровная тяга во всем диапазоне, правильный такой, немецкий характер – альфовской игривой легкости на верхах у него нет.

Необходимость полноприводной трансмиссии инженеры объясняют просто: с передним приводом реализовать

Journal-plaza.net ®

свыше 200 л.с. даже на сухом асфальте дано не каждому, а уж на скользком покрытии… Кстати, именно на скользком фирменный привод Q4 должен раскрыться в полной мере. Он хитрый: в стандарте межосевой дифференциал «Торсен» распределяет момент между передними и задними колесами в пропорции 43/57, а при пробуксовке варьирует его в диапазоне 22/78...78/22.

Передний межколесный дифференциал блокируется на 35% при разгоне и на 40% при торможении двигателем – с таким арсеналом «Альфа» позволяет мчать быстро и красиво на льду, на снегу... Но в нашем распоряжении был лишь асфальт Дмитровского автополигона. В таких условиях 159-я слегка упирается на входе в поворот – сказываются 1080 кг (60% снаряженной массы), приходящиеся на переднюю ось. Встав на дугу, держится молодцом: цепкие 18-дюймовые шины «Пирелли» впиваются в дорогу, а межколесный дифференциал играет моментом так, что под тягой «Альфа» плавно смещается наружу. На доворот руля и сброс газа реагирует заносом, но на асфальте подрифтить не получается. Даже на скорости под сотню автомобиль упорно цепляется за покрытие, с добавлением газа стабилизируется и едет туда, куда нацелена стрела капота. Надежно, безопасно, но без остроты GTA.

АЧЧЕЛЕРАНДО – УСКОРЯЯ

Все же стандартному, пусть и 260-сильному, мотору трансмиссия Q4 если не в

На шестицилиндровой версии с компрессором полноприводная трансмиссия раскрывает все возможности мотора…

…но и на стандартной атмосферной машине можно похулиганить. Естественно, на закрытой трассе.

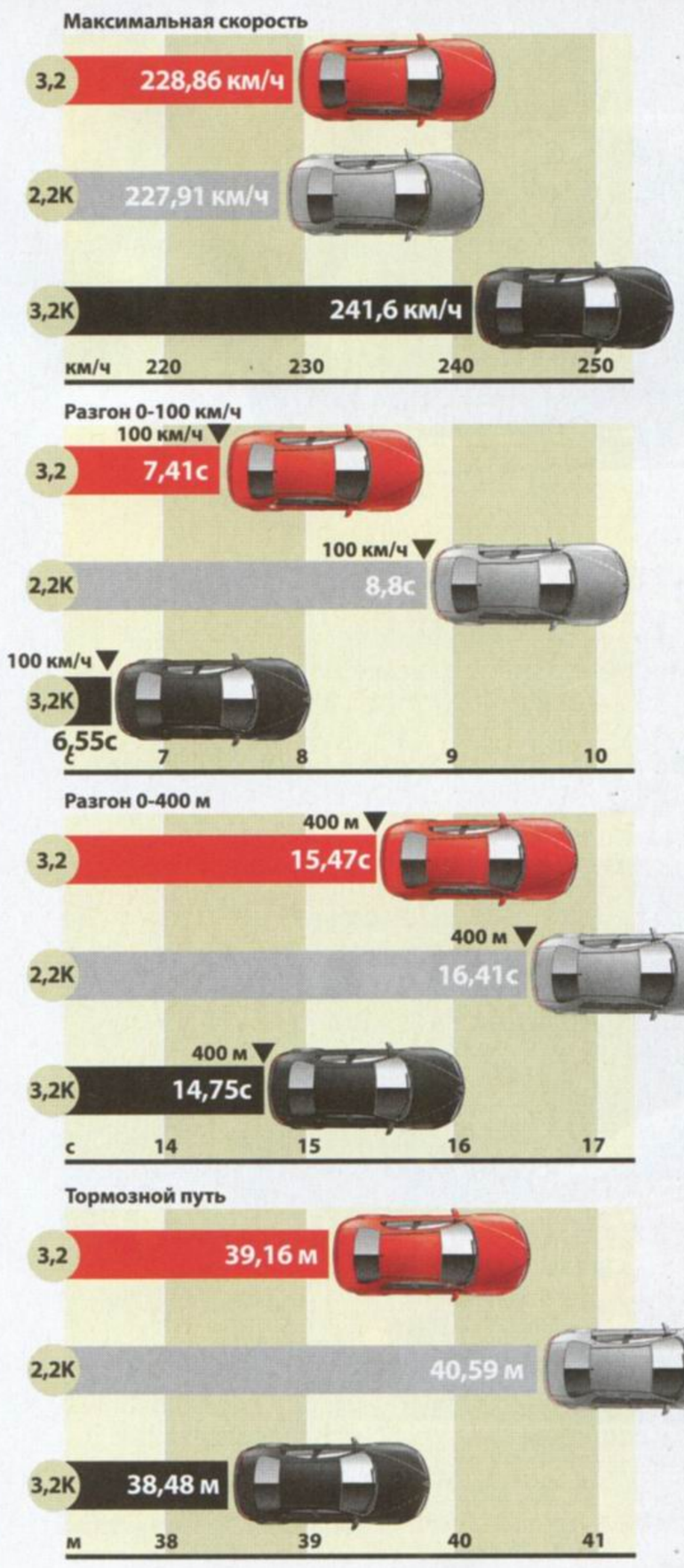
Journal-plaza.net ®

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ALFA ROMEO 159

Время разгона, с	3,2 стандарт	2,2 компрессор	3,2 компрессор
60–100 км/ч (IV)	8,21	7,71	8,03
60–100 км/ч (V)	10,74	10,09	10,93
80–120 км/ч (V)	11,26	9,92	10,58
80–120 км/ч (VI)	13,51	11,76	13,06

В салоне тюнинговых машин изменений нет. Интерьер настолько гармоничен, что любое вмешательство окажется бестактным.

На второй передаче самая мощная «Альфа-159» достигает сотни всего за 6,2 с. Но для дальнейшего разгона нужно переключаться раньше.



тягость, то и не в радость. По крайней мере на асфальте. Да, она позволяет не ловить обороты при старте, а в поворотах смелее давить на газ. Но это философия не спортивного, а скорее представительского авто. А вот такому же мотору с компрессором «Аутодельта» полный привод необходим. Ведь его заявленная мощность – 348 л.с. при 6200 об/мин, а пик крутящего момента на 4500 об/мин составляет 430 Н·м (разница в 108 Н·м со стандартным).

Внешне первая из двух «вороных» мало чем отличается от обычной машины. Заднее антикрыло, накладки на бампер и пороги – принадлежность обвеса «Спорт», который доступен всем владельцам 159-й модели. Колеса OZ Ultraleggera Crystal Titanium размерностью 18 дюймов не кажутся большими, а вес дисков приятно удивляет: всего 8 кг каждый! Прекрасный показатель, который положительно сказался на снаряженной массе. Судите сами: стандартная машина весит 1808 кг, а тюнинговая, отягощенная нагнетателем, – на 3 кг легче! Куда же делся вес? Вариантов немного: отсутствие запаски и пятикилограммового гандикапа на каждом из колес.

В движении заряженный мотор опознает даже глухой, и дело вовсе не в выпуске (здесь он стандартный). Характерный звук приводного нагнетателя дополняет злобное шипение – так работает перепускной клапан. Прибавка динамических характеристик весома: компрес-

Вот достойная наследница версии GTA – мощная и относительно легкая.

Journal-plaza.net ®

Современные «Альфы» нацелены на солидных клиентов. Однако любителям активной езды не стоит огорчаться: профессиональные тюнинговые решения возвращают 159-й спортивный дух.

Эти машины отличаются не только степенью доработок, но и внешностью. Кому-то по душе агрессивный обвес, иным ближе лаконичное исполнение «Туризмо Интернационале».

Несмотря на фирменный логотип, мотор родился за пределами Италии. Приводной нагнетатель увеличил его отдачу и, главное, изменил характер.

Возможно, компрессоры «Аутодельты» не идеальны. Но это единственная известная фирма, которая предлагает наддув на 159-ю.

сорный V6 уносит «Альфу» за отметку 100 км/ч за 6,5 с и позволяет ей преодолеть скоростной барьер в 240 км/ч. Кстати, максималка форсированной 159-й точь-в-точь такая же, как у наддувной 156 GTA. Там анонсированная мощность была ниже – «всего» 320 л.с. Жаль, тогда мы не могли сравнить ее со стандартной машиной, сейчас же такая возможность есть. И можно смело констатировать: компрессор эффективен. Подтверждением тому дополнительные 13 км/ч максимальной скорости.

Но есть и вопросы. Взгляните на данные замеров эластичности – тут нагнетатель практически не дает выигрыша. Более того, на пятой передаче с 60 до 100 км/ч компрессорная «Альфа» уступает атмосферной.

Почему? Видимо, в данном случае механические потери в приводе съедают прибавку, обеспечиваемую компрессором. Но на высоких оборотах все встает на свои места. В скольжениях эта «Альфа» управляется не только рулем, но и газом – даже на цепком покрытии. Поклонника активного стиля огорчат лишь заметные крены и физически ощутимая тяжесть шестицилиндрового мотора.

АББЕЛЛЕНДО – УКРАШАЯ

Если не гнаться за парадными показателями, а сосредоточиться на удовольствии от вождения, то выбор падет на другую модификацию 159-й. Базовый мотор, развивающий 186 л.с., не поражает воображение. Зато он легкий. А мощность можно поднять тем же способом – установить приводной нагнетатель.

«Аутодельта» обещает 250 л.с. – чуть меньше, чем у стандартного V6. Но масса, масса! С двумя «лишними» цилиндрами и заменой колес сверхлегкими 19-дюймовыми OZ исчезли 200 кг. С каждой оси убрали по центнеру – и характер машины изменился с солидного на азартный. Это уже не тяжелый палаш, а легкая рапира. Алледжерита, облегченная!

Компрессору помогают два задних прямоточных глушителя Novitec. В трансмиссии – естественно, с изначально более «короткой» главной парой – появился самоблокирующийся дифференциал. А подвеска KW Var.2 с регулируемым ходом отбоя, хотя и настроена на мягкий режим, заметно уменьшила крены в поворотах. И добавила азарта в управляемость: теперь на сброс газа машина однозначно реагирует прогнозируемым заносом.

Поклонникам «Альфы-156 GTA» не стоит грустить. По сравнению с предшественницей 159-я повзрослела, похорошела. К плюсам отнесем и увеличенную жесткость кузова на кручение. А то, что топовая версия нагуляла жирок, не должно смущать: у нее своя целевая аудитория. Хотите спорта – берите «Альфу-159» с мотором 2,2 л, а оставшиеся деньги вложите в профессиональную установку компрессора. Хватит ли сэкономленного и на подвеску, и на колеса? Легко! ЗР

Journal-plaza.net ®

Последняя дюжина

Journal-plaza.net ®

Его карьеру на взлете прервала война, да и после нее «Линкольн-Континенталь» первого поколения выпускали недолго. Он стал последним из американских автомобилей с двигателем V12. С редкой машиной общался Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков.

Journal-plaza.net ®

«Линкольн-Континенталь» дебютировал в 1939 году с мотором V12 объемом 5 л (125 л.с.) и трехступенчатой автоматической коробкой передач. Модернизированный вариант стартовал осенью 1941 года. После войны автомобили выпускали в 1946–1948 гг. Всего построили 3334 экземпляра.

Нет уж, в город не поеду! Постоянно просчитывать траекторию, примеряя причудливые изгибы огромного кузова к современному транспортному водоворо-ту? А развернуться где-нибудь на тесной стоянке? Достаточно подумать о длиннющим хвосте, и делать этого совсем не хочется. Ведь такой кабриолет вполне мог жить не только в тени небоскребов – в стране Теодора Драйзера, но и в провинциальной Америке Уильяма Фолкнера и Роберта Уоррена. Вот и прокатимся по тихим дорожкам – скажем, где-нибудь западнее Индианы. Только сначала покрутим ручку массивного сверкающего приемника. Что это? Ну конечно, мелодия из «Серенады Солнечной долины»...

ШИРОКА, ГЛУБОКА, ДЛИННА

Кажется, единственные плоские поверхности в «Линкольне» – головки и блоки цилиндров. Все остальное изогнуто по лекалам фантазии детройтских стилистов. Команду создателей «Континенталя» возглавлял, кстати, Эуген Т. Грегори (для друзей просто Боб), приятель самого Эдсела Форда, сына автомобильного короля и идейного вдохновителя «Континенталя».

Journal-plaza.net ®

Серая брезентовая крыша огромной машины, сияющей благородно-черным и нарядно-блестящим (хрома хватило бы на пяток европейских малолитражек), выглядит как-то наивно. Долой ее! Две нехитрые застежки у ветрового стекла и… никаких мускульных усилий! На приборной панели – кругляк. Чтобы убрать крышу, его вытягивают, сложить – вдавливают. Логично! Только сначала нужно завести мотор: гидравлический крышеподъемник, как и электрические стеклоподъемники, – устройство энергозатратное. Под длиннющим капотом неторопливо басит мотор, где-то в недрах кузова рокочет привод – крыша не торопясь легла между задним диваном и багажником. Правда, иногда, приостановив процесс, ее требуется поправить руками. Но, согласитесь, это совсем не обременительно.

Осталось сдвинуть селектор автоматической коробки. У ручки всего три положения: нейтраль, вперед и назад, никакого «паркинга». Забывший поставить машину на ручник рисковал найти ее где-нибудь под горкой…

Чтобы стронуть огромный автомобиль, нужно нажать педаль довольно глубоко, но и с осторожностью. Стоит неаккуратно вдавить ее ближе к полу, и машина, мощно рыкнув, проявляет удивительную для своего имиджа прыть. Конечно, по сравнению с некоторыми нынешними авто «Линкольн» – медлительный увалень, но иных современников сделает без напряжения.

И как все-таки они ездили на таких дредноутах в своих чикагах и нью-йорках? В ворота фермы попасть и то страшновато с первого раза! Нет, именно здесь «Линкольн-Континенталь» в своей стихии! Уверенно, но не торопясь, вальяжно машина плывет под ярким и теплым солнцем, оглашая патриархальные окрестности негромким порыкиванием дюжины цилиндров и мелодией оркестра Гленна Миллера. Сзади остается не только дорожная пыль, но и все проблемы…

Поведение кабриолета тоже располагает к спокойствию. Авто с огромной базой и длиннющими рессорами сзади игнорирует все и всяческие неровности. А водитель изолирован от дороги еще и гигантским кожаным диваном. Такой, кстати, не стыдно поставить в бюро преуспевающего адвоката или врача. Сердце, помимо солнца, греет надпись на огромном красноватом, почти прозрачном ру-

Вот такой автомобиль заслуживает эпитета «просторный». Достаточно откинуть спинку и войти в него с достоинством.

Journal-plaza.net ®

Под приборной панелью блок управления вентиляцией и отопителем, выше кнопка стартера, над ней рычажок крыши, правее – стеклоочистителя.

ле – Limcoln Twelve. Двенадцать цилиндров – мечта любого американца! Больше к 1940-му было только на «кадиллаках», а после войны – ни на одной другой американской машине.

Резко дергать этот роскошный руль? Нонсенс! Мы же в Америке, где даже на овальных гоночных трассах управляемость не самое востребованное свойство. А процесс покачивания баранкой, чтобы выбрать люфт и почувствовать связь руля с колесами, на невысоких скоростях даже приятен – создает ощущение единения с машиной. Тормоза у «Линкольна» неплохие – лучше, чем ожидаешь от столь массивного и пожилого автомобиля, который неторопливо, но очень старательно везет меня через десятилетия…

ОТ ПЕРЛ-ХАРБОРА ДО ТРЕТЬЕГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

Худшего времени для дебюта не придумать! 1942-й модельный год начался в сентябре 1941-го. Правда, пока еще Штаты жили сытой, веселой жизнью, в которую прекрасно вписывался обновленный «Континенталь» (первая версия стартовала в 1939-м) с дюжиной цилиндров общим объемом 5 л. Как далеки от воюющей Европы интересы американцев! В прокат вышла «Серенада Солнечной долины», на го-

Journal-plaza.net ®

ре Рашмор в Южной Дакоте открыли барельеф четырех президентов. Но японцы уже планируют налет на Перл-Харбор… Страна официально вступила в войну, производство легковых машин свернули. «Линкольнов» к этому моменту сделали всего 336.

Возобновили выпуск в 1946-м. Истосковавшиеся американцы с удовольствием покупали и довоенные модели, но продержаться на них компаниям удалось недолго. Наступали новые времена, появились иные фильмы и мелодии, техника тоже не стояла на месте. В 1946-м, когда «Линкольн-Континенталь» стал официальным пейс-каром на гонках «Инди-500» (очень почетная в США роль), компания IBM показала первый электрокалькулятор…

Впереди – новый золотой век американского автопрома. Бензин еще будет потоком течь через огромные, как кастрюля для большой семьи, карбюраторы. Еще очень и очень не скоро конструкторам придется экономить на стали, хроме и коже. Но никогда уже в США не будут серийно делать 12-цилиндровые двигатели. А монументальные, но плавные линии кузовов сменит агрессивная аэрокосмическая стилистика.

В 1948-м «Линкольн-Континенталь» первого поколения сменила модель «Космополитен» (позднее исходное именование возродят). Годом раньше родился черный кабриолет, с которым так не хочется расставаться. Мы с машиной еще немного задержимся между каким-нибудь маленьким сити и еще менее крупным, «гордящимся присутствием на карте» тауном, проплывая под закатным солнцем вместе с оркестром Гленна Миллера. **ЗР**

Редакция благодарит Мариса Межапуте – коллекционера, директора юрмальского Клуба старой техники за предоставленный автомобиль и Думу города Юрмала за помощь в организации съемки.

Journal-plaza.net ®

Сказка странствий

Крупнейшая европейская выставка автокемперов, караванов и оборудования для них прошла в Дюссельдорфе уже в 47-й раз. На ней побывал Юрий Нечетов. Фото автора.

На одном из стендов Дюссельдорфского караван-салона я увидел такую наклейку: «Слишком стар, чтобы работать, слишком молод, чтобы умирать, но в самый раз, чтобы путешествовать». И действительно, большинство караванеров – достаточно пожилые люди, которые уже заработали себе право и свободное время на неспешные комфортные путешествия. Другая категория – молодые семьи с детьми, которым такой отдых позволяет чувствовать себя независимо и, что немаловажно, существенно экономить на транспорте и гостиницах.

В конце летнего сезона любители караванинга со всей Европы берут недельный отпуск и съезжаются в Дюссельдорф, на окраине которого рядом с экспоцентром образуется гигантский кемпинг. Ведь на выставке можно не только посмотреть новые модели, прицениться к уже выпускаемым, но и купить недорого (скидки достигают 50%!) какое-нибудь оборудование, причем с полной гарантией от подделки. Жаль, я прилетел в Дюссельдорф на самолете, так что чудный раскладной стол с креслами пришлось оставить до более подходящего случая.

Зато присмотрел дополнительный замок «Фиамма» (Fiamma) на караван: поворотная металлическая пластина устанавливается рядом с входом и при необходимости блокирует дверь.

Journal-plaza.net ®

Караваны «Пол и Паола» (Poul & Poula) – одни из самых доступных, цена на них начинается с 6500 евро. Внутренние размеры – 3270x1950x1950 мм, 2–4 спальных места, полная масса 850–1200 кг в зависимости от модификации и комплектации.

Journal-plaza.net ®

«Террано-Люкс» (Terrano Lux) компании «Прокэб» (Procab) построен на шасси полноприводного MAN TGS 26.440 6x6 BL и предназначен для автономных путешествий по диким местам. Десятиметровый автомобиль полной массой до 28 т с двигателем мощностью 440 л.с. рассчитан на четырех пассажиров и оборудован пневмоподвеской, восемью аккумуляторами по 200 А·ч, автономным генератором на 8 кВт, двумя климатическими установками, водяным баком на 1000 л. Запас хода – 4000 км по дорогам, 2000 км по бездорожью. Цена – 520 тыс. евро.

В отличие от большинства других крупных моделей, 3-осный переднеприводный «Детлефс-Эспри L 7880 (Dethleffs Esprit) имеет высоту меньше 3 метров. Размеры – 8280x2330x2930 мм, 4–6 спальных мест, масса – 4150/5000 кг, цена – 85 тыс. евро.

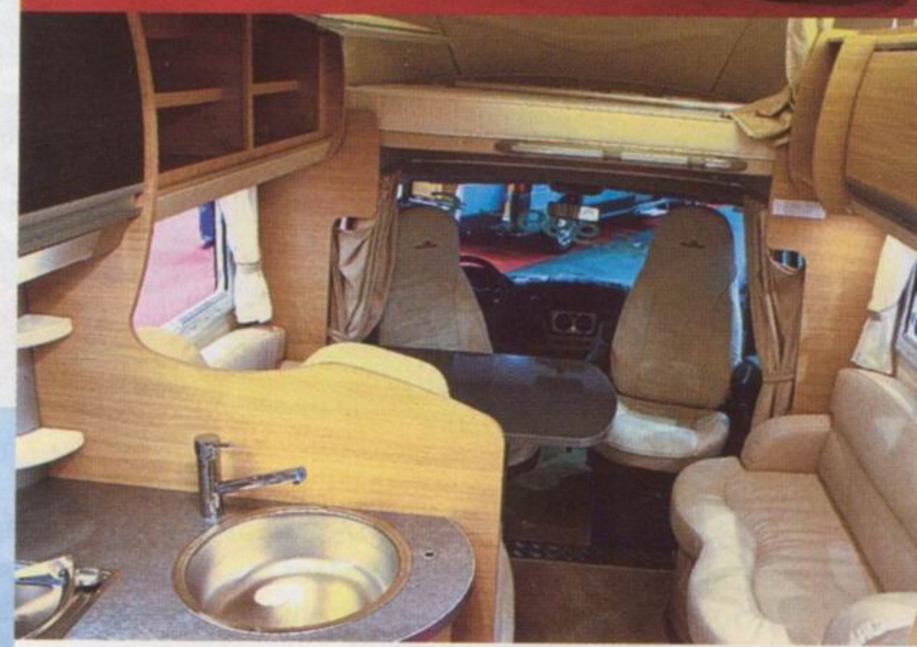
В дороге удобнее сидеть в профилированном кресле, но на ночь оно должно раскладываться в ровную кровать. Компания «Юнекс-Металл» (Unex Metall) устраняет это противоречие с помощью встроенных пневмоподушек, которые придают креслу нужную кривизну.

Активный отдых нынче в моде, поэтому многие автокемперы оборудованы кормовым багажником-гаражом для мотоцикла, велосипедов и прочего снаряжения. Багажник часто используется как отдельный спальный отсек, благо в него можно пройти из салона. На фото – «Роллер Тим-Пегасо Гараж Ливинг» (Roller Team Pegaso Garage Living) стоимостью 59 тыс. евро.

Вещь нелишняя: прошлым летом в Риме какие-то мерзавцы своротили хлипкий штатный замок и обокрали наш караван. А вот спутниковая антенна «Керстан» (Kerstan), хоть и стоит баснословно дешево (лишь 122 евро!), мне пока не нужна – телевизор дома надоел, а в путешествии и так впечатлений с избытком. Кондиционер на крышу? Обязательно куплю лет через двадцать, пока же днем – море или разные достопримечательности, а ночью и без кондиционера нежарко.

Не пользуюсь мощными потребителями энергии, поэтому без практического интереса смотрел на автономные дизельные, бензиновые и газовые электрогенераторы, солнечные батареи и ветрогенераторы. К тому же подобное оборудование нужно в основном при длительных стоянках на необорудованных местах, а в кемпинге рядом всегда есть розетка. А вот любопытная вещица: небольшая, размером с ладонь, солнечная батарея «Сантрап» (Suntrap), которая даже в облачный день способна за 5–7 часов зарядить пару аккумуляторов формата АА. Комфортабельные многокомнатные палатки, солнечные тенты, маркизы (тент, сворачивающийся в прикрепленный на стенке футляр) очень хороши, но у моего каравана уже есть просторная палатка-пристройка.

А вот штука похитрее – система автоматического торможения при колебаниях прицепа! Помнится, летом я попал в такую неприятную ситуацию: беспечно разогнавшись на спуске почти



Интерьер автокемпера даже среднего класса не назовешь спартанским. Передние кресла разворачиваются, образуя полноценную обеденную зону. В расположенном над кабиной алькове – просторное спальное место на двоих. На фото – салон «Роллер Тим-Пегасо Гараж Ливинг».

Некоторые владельцы постоянно держат караван в кемпинге и используют его как дачу. В этом случае имеет смысл купить более просторный мобильхоум – небольшой домик на упрощенном шасси. Несколько жилых модулей собираются в просторную современную квартиру, а любителям стиля кантри должна понравиться такая вот избушка.

Компактный прицеп «Адриа-Экшн 361 PH» (Adria Action) рассчитан на буксировку сравнительно маломощным автомобилем, тем не менее имеет полный набор оборудования: 3–4 спальных места, размеры 5200x2200x2540 мм, масса – 782/1000 кг, отопитель, холодильник на 60 л, газовая плита, туалет, душ. Цена – 11,8 тыс. евро.

Самоклеящаяся пленка оригинальной раскраски на бортах создает иллюзию прозрачности стен.

Турецкий прицеп «Каретта-1200» (Caretta) размерами 3835x1760x1630 мм весит лишь 375 кг. Кровать внутри двухместная, зато есть аудиосистема и телевизор. А в кормовом багажнике – газовая плита, холодильник, 20-литровый бак с выносным душем и даже биотуалет. На длительной стоянке сбоку можно поставить палатку. В зависимости от оборудования цена – 6–7 тыс. евро.

Так выглядел бюджетный вариант караванинга в небогатые 50-е годы: двухместная «БМВ-Изетта» (дверь расположена спереди!) с мотором 0,25 л/13 л.с. и легкий алюминиевый прицеп, в котором есть место лишь для кровати.

до 120 км/ч, вдруг почувствовал, что караван начал мотаться из стороны в сторону с нарастающей амплитудой, все сильнее дергая машину. Резкое торможение может вызвать занос прицепа – пришлось, пересиливая естественное желание вдавить педаль тормоза в пол, осаживать автопоезд дозированными импульсами. Именно поэтому на стендах всех производителей шасси для караванов стоят образцы, оснащенные системой автоматического торможения: датчик улавливает начало раскачки и приводит в действие штатные тормоза прицепа. А как быть тем, кто купил караван давно? Доктор Вольфганг Лубс предлагает систему LEAS (Lubs-Elektronisches Anhaenger-Stabilisierungs System), которую можно смонтировать самостоятельно. Взяв в руки коробку с датчиком, Лубс пару раз качнул ее из стороны в сторону – и тут же вжикнул закре-

Доктор Вольфганг Лубс демонстрирует систему автоматического торможения каравана LEAS, которую можно смонтировать самостоятельно. Датчик улавливает начало раскачки, а электропривод приводит в действие штатные тормоза прицепа. Стоимость LEAS – 649 евро.

Journal-plaza.net ®

Если автомобильчика, спрятанного в недрах автокемпера, недостаточно для осмотра близлежащих достопримечательностей, можно захватить в путешествие прицеп-ангар, в котором помещается двухместный автожир.

Автомобиль для каботажных рейсов по округе можно транспортировать за кемпером на такой вот жесткой сцепке. Продуманная конструкция крепления позволяет демонтировать устройство буквально за несколько секунд, оставив на машине лишь спрятанные под бампером кронштейны.

пленный на раме сервопривод, натягивая тормозные тросики. Видя мою заинтересованность, изобретатель показал ролик с записью испытаний. Впечатляет, скажу я вам! Караван буквально сдергивает машину-тягач с дороги, весь этот автопоезд складывается и кувырком летит в кювет. Бр-р-р! А с системой автоматического торможения никаких проблем!

Впрочем, прицепы-дачи – лишь половина караванинга. Другая половина – автокемперы, и для них тут тоже было что присмотреть. Например, система автоматического выравнивания: останавливаешься ночевать на кривом косогоре, нажимаешь кнопку – и через 20 секунд выдвинувшиеся по углам гидроцилиндры приводят кузов в строго горизонтальное положение. А еще пневмоподвески, дополнительные стабилизаторы поперечной устойчивости и даже комплекты для чип-тюнинга! Небольшой электронный блок позволяет, скажем, увеличить мощность двигателя 2,8 JTD от «ФИАТ-Дукато» со 127 или 146 до 170 л.с.

Существенный недостаток громоздких автокемперов в том, что не везде на них проедешь, а разбив лагерь в кемпинге, владелец вынужден искать другой транспорт для путешествий по окрестностям. На этот случай многие возят во внутреннем отсеке-гараже или на трейлере велосипеды, скутеры, мотоциклы и даже автомобили, маленькие и не очень. А для особо непоседливых – автожир! Впрочем, автокемперы – удовольствие дорогое: если цены на караваны начинаются с 7–10 тыс. евро, то самая скромная машина-дом обойдется минимум тысяч в тридцать. Так что на этих самоходных красавцев я только облизывался. И мечтал – когда-нибудь, может быть. ЗР

Этот миниатюрный танк – не что иное, как транспортер для каравана: с ним удобно маневрировать на стоянке. Устройство весом 16,5 кг устанавливается под дышло и способно в течение получаса буксировать полуторатонный прицеп со скоростью до 9 м/мин. Встроенный аккумулятор, питающий два электродвигателя по 100 Вт, можно заряжать от сети или расположенной на транспортере солнечной батареи. Управление дистанционное с пульта, цена транспортера – 1100 евро.

Учитывая зрелый возраст караванеров, для них предлагают складные велосипеды с электроприводом. Особенность конструкции в том, что мотор лишь помогает крутить педали, добавляя 15, 50 или 150% к развиваемой водителем мощности. Зарядки аккумулятора хватает примерно на 60 км, цена электровелосипеда – 2299 евро.

Здесь не только продают посуду и кухонное оборудование для караванинга, но и демонстрируют его в деле, угощая посетителей аппетитными канапе.

Journal-plaza.net ®

За рулем с улыбкой

Сценка, запечатленная на снимке из нашего ноябрьского номера, не удивила участников конкурса: они на дорогах отечества и не такое видели. Представляем, как бы взвился немец, покажи мы ему такое. С ходу спросил бы, небось: «Где полиция?!» А наши отреагировали спокойно.

Валерий Дунда из Новодонецка Донецкой области «влез в шкуру» троллейбуса и прислал нам оттуда две подписи:

Мне бы руки вместо рог, я б водителю помог!

Перелетел бы, да на привязи.

Кое-кому фотография навеяла тему безнадежного строительства:

«Элита» возвращается! Здесь будет дом! (**Виталий Ткачук** из Волынской обл.)

«Мы наш, мы новый мир построим!..» (**Елена Панько** из Николаева)

Строим в месте, да не в том (**Валерий Скорик**, г. Черкассы)

Кстати, Валерий единственный обыграл слоган «Строим вместе!» на передке троллейбуса.

А киевлянин **Слава Змаженко** использовал название одной из рубрик нашего журнала:

Новинки, исследования, изобретения: испытание кирпича на прочность.

Юрий Малярчук из Мирополя Житомирской области как истинный философ воспользовался цитатой из Библии:

Время собирать камни...

Владимир Подлесный из Первомайска Николаевской области воспринял ситуацию на фото как новый вид услуг:

Заторы на дорогах – быстро, качественно, недорого! АТП № 6.

Видно, крепко достал человека наш ненавязчивый сервис...

Всем спасибо, всем – по лауреатскому баллу в конкурсном зачете-2008, до финиша которого остается один шаг. А памятный подарок жюри получает вместе с баллом Сергей Мокиенко из Марганца Днепропетровской области за подпись:

Отец, видишь, сыплет, а я отвожу...

УЛЫБАЙТЕСЬ ЗА РУЛЕМ!
И ПРИСЫЛАЙТЕ В РЕДАКЦИЮ СВОИ ВЕСЕЛЫЕ СНИМКИ – БУДЕТ ВАМ И СЛАВА, И ГОНОРАР!

Конкурс продолжается!

Пришлите нам свою подпись к этому снимку. Авторы самых остроумных вариантов получат подарки.

Ваш ответ может попасть к нам несколькими способами: в письме по адресу 04073, Киев, пер. Куреневский, 17г, «Украина ЗА РУЛЕМ»; по электронному адресу info@uzr.com.ua; по телефону (044) 207 97 29 и в виде SMS-ки по номеру 7121. SMS должно содержать код нашего конкурса 87foto и предложенную вами подпись. Например: 87foto Git'horosho?!.

Победителей просим указать для получения подарка свой контактный телефон, а также прислать в редакцию данные паспорта и идентификационный код.

Услуга действительна для всех абонентов МТС, JEANS, ЭКОТЕЛ, КИЕВСТАР, DJUICE, Мобилыч, Beeline, life:) (18+).

Стоимость исходящего сообщения на номер 7121 – 0,50 грн. (в том числе НДС).

Служба поддержки 8 (044) 206 43 03

Технический партнер ООО «Мистер Мобайл».

ЗАО «Киевстар Дж.Эс.Эм.», Лицензия ГКСУ №009503 от 12.04.2001г.

ЗАО «Украинские радиосистемы», лицензия ГКСУ №120093 от 16.05.2006г.

ООО «АСТЕЛИТ» Лицензия НКРЗ АБ №222733 от 17.11.2005г.

Лицензия Госсвязи серии АА №720189 выдана ЗАО «УМС» 29.12.2004 г.

Фото: Владимир Биенко.

Journal-plaza.net ®

С «трупами» в багажнике

Количество «опен капов», проведенных хондоводами клуба honda.org.ua, достигло внушительной «полукруглой» отметки. Юбилейный 15-й «кап» был организован в полном соответствии с устоявшимся традициями. Соревнование состояло из нескольких относительно коротких спецучастков, проложенных по трекам киевского автодрома, на этот раз – «Чайки». Трассы, обозначенные лентами и стопками изношенных покрышек, прошли по фрагменту большого кольца автодрома и по картинговому кольцу «карточки». Как всегда, пущей безопасности ради, скорость гонщиков-любителей ограничили, изменив конфигурацию элементов трасс дополнительными ретардерами. Корректность прохождения контролировали привлеченные клубом на добровольной основе маршалы. А зрелищным развлечением стал, опять же по традиции, дополнительный антураж – на сей раз в духе чикагской мафии: гонщики заполняли на скорость багажник надувными «трупами», швыряли бейсбольные биты и метали дротики в фигуру полицейского...

Первым в абсолютном зачете стал Виталий Геращенко на Honda CRX. Второй в «гангста парадайзе» – Вячеслав Клепач, управлявший Mitsubishi Evolution 9. Третий – Александр Руденко (Mitsubishi Evolition 8).

Полная ведомость результатов, схемы трасс спецучастков – на минисайте мероприятия по адресу opencup.honda.org.ua. Впечатления участников, зрителей и массу фотографий найдете в форуме клуба honda.org.ua.

Идеи для леди

Эрсте Банк провел очередное заседание своего «Леди клуба». В нем, понятно, участвовали женщины – представительницы разных СМИ.

Заседание, как обычно, было посвящено актуальным финансовым темам, но также и автомобильным – какая же современная журналистка без авто или, по крайней мере, без «прав»? Дизайнер Ксения Коваль рассказала, как сделать свою машину неповторимой с помощью аэрографии. И подсказала, что имя машины можно напечатать на ковриках или подушечках, а кузов украсить с помощью пленки-самоклейки фотографией любимого…

«Леди клуб» дарит эти идеи всем читательницам ЗР.

Journal-plaza.net ®

УКРАИНА
За рулем
№01 2009

«УКРАИНА ЗА РУЛЕМ»
Журнал № 1 (46) 2009
УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ
ООО «За рулем – Украина»
Учрежден в марте 2005 г.
Выходит один раз в месяц.
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Анатолий Бурбеза
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Леонид Сапожников
ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР
Елена Кузьмина
СПЕЦПРОЕКТЫ
Ярослав Московка (зав. отд.)
ОФОРМЛЕНИЕ
Александр Омельченко (арт-директор)
Сергей Торгалов (фото)
ОТДЕЛ РАСПРОСТРАНЕНИЯ
Руслан Казновский
Телефон (044) 207-97-18
E-mail: ruslan@ph.umh.ua
ОТДЕЛ МАРКЕТИНГА
Тимур Зыбин
РЕКЛАМНАЯ ГРУППА
Наталья Пащенко (директор рекламной группы «Издательский Дом Украинский Медиа-Холдинг»)
Наталья Чуракова (руководитель отдела)
Адрес: 04080, Киев, ул. Фрунзе, 13Б
Телефоны: (044) 537-73-00 (01), 494-39-74
E-mail: nataly@a-tvweek.com.ua

Журнал зарегистрирован Государственным комитетом по телевидению и радиовещанию Украины.
Регистрационное свидетельство КВ №9717 от 28.03.05.
Адрес учредителя, издателя и редакции: 04073, Киев, пер. Куреневский, 17г
Телефон/факс: (044) 207-97-26(29) (многоканальный)
E-mail: info@uzr.com.ua, editor@uzr.com.ua

Отпечатано: ООО «Новый Друк»
Цветоделение «Новый Друк»
Киев, ул. Магнитогорская, 1
тел./факс: (044) 451-48-10, 451-48-04
Регистрационное свидетельство ДК №1447 от 28.07.03.

Подписной индекс 91700
Подписано в печать 10.12.08
ТИРАЖ 33 100 ЭКЗ.
ТИРАЖ «За рулем» (Россия) 500 000 экз.
ТИРАЖ «За рулем Казахстан» 15 000 экз.
Заказ №08-7279
Формат 207x270 мм
Цена договорная

Журнал печатается с разрешения ОАО «За рулем» (Россия).
УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР
Алексей Васин
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Игорь Твердунов, Антон Чуйкин
Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07.
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
В подготовке номера использованы материалы, предоставленные ООО «Издательство «За рулем».
Все права защищены.
Полное или частичное воспроизведение материалов, опубликованных в журнале «Украина ЗА РУЛЕМ», допускается только с письменного разрешения редакции.
Материалы, опубликованные под рубрикой «Рекламная публикация» или обозначенные знаком (Р), печатаются на правах рекламы.
Журнал «Украина ЗА РУЛЕМ» не несет ответственности за достоверность информации в рекламных материалах.
©ООО «За рулем – Украина», 2008

Архив журнала «Украина ЗА РУЛЕМ» смотрите на сайте **www.uzr.com.ua**

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

Универсальные качества

Японцы сделали весомый вклад в расширение рынка кроссоверов. Два новичка – «Мазда CX-9» и «Хонда-Пилот» – в сравнении с давним любимцем украинских покупателей «Мицубиси-Паджеро».

Практичность и спортивность

От обилия моделей в гольф-классе глаза разбегаются. Компанию новому «Мицубиси-Лансер Спортбек» составили хэтчбеки «Ниссан-Тиида», «Ситроен-С4» и «Тойота-Аурис».

Оцифрованный

«Хёндай-Гетц» несколько лет был символом городского автомобиля. Эстафету популярности предстоит принять модели с индексом i20.

Готовь телегу зимой!

Трудно поверить, что эти комфортабельные кемперы – довольно близкая родня грузовым фургонам. Испытатели ЗР оценили «Мерседес-Виано» и «Фольксваген-Калифорния».

Journal-plaza.net ®